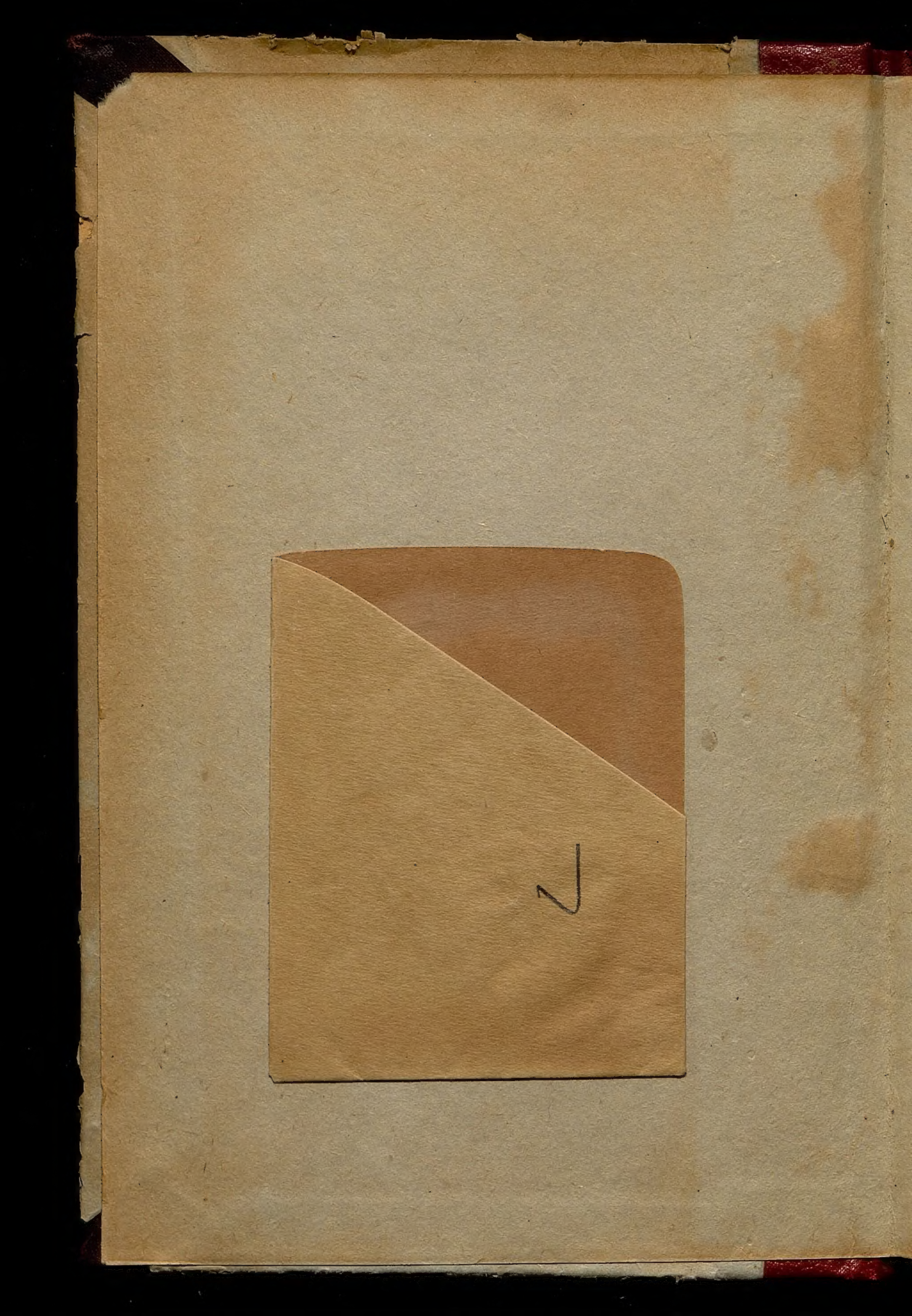
Дегу

Исследование совокупных действий армии и флота



ИЗСЛѢДОВАНІЕ

СОВОКУПНЫХЪ ДѢЙСТВІЙ

АРМІИ И ФЛОТА.



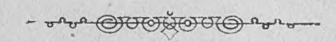
АТАКА и ОБОРОНА.

Лейтенанта **ДЕГУ**.

ЧАСТЬ I.

1. Посадка и высадка экспедиціонной арміи безъ боя.—2. Форсированный десантъ.—3. Обратная посадка на суда экспедиціонной арміи, отброшенной непріятелемъ къ берегу.—4. Переходъ черезъ узкія воды при содѣйствіи флота.

Съ чертежами въ текстѣ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1887.



Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

Изслѣдованія коими пользовался авторъ.

L'amiral Bouët-Willaumez, Batailles de terre et de mer.
Jomini, Art militaire и Histoire des guerres de la Révolution.
Ferdinand Lecomte, Guerres de 1870 et de la sécession.
Chabaud-Arnault. Attaque des places maritimes et passage de vive force.
Von Sheliha, Traité de la defense des côtes.
Dislère, Etude sur la defense des côtes.
L'Amiral Grivel, Bombardements maritimes.—Guerre des côtes, etc., etc.
De Laporterie, Elements de tactique à l'usage des officiers de marine à terre.
Brialmont, Fortification improvisée.
Bailly, Cours élémentaire de fortification.
Félix Julien, l'Amiral Bouët et le projet de descente dans la Baltique.
Niox, Guerre du Mexique.
Barthélemy, Cours d'art militaire professé à Saint-Cyr.
André, Cours d'art militaire aux aspirants du vaisseau-école, 1871—1872.

Затѣмъ: статьи адмирала Jurien de la Gravière въ Revue de Deux Mondes; Revue Maritime; Bulletin de la Reunion des officiers и другіе источники, отчасти указанные въ самомъ текстѣ.

ОТЪ ПЕРЕВОДЧИКА.

Изслѣдованіе лейтенанта Дегу (Degouy) посвящается вопросу, который почти не имѣетъ спеціальной литературы и принадлежитъ къ числу наименѣе разработанныхъ въ теоріи военнаго искуства. Кромѣ того авторъ относится съ одинаковымъ вниманіемъ къ обѣимъ сторонамъ смѣшанныхъ операцій, т. е. и къ военно-сухопутной и къ военно-морской, и тѣмъ рѣзко выдѣляетъ свой трудъ изъ числа подобныхъ же изслѣдованій, принадлежащихъ другимъ авторамъ.

По заявленію автора его трудъ будетъ состоять изъ двухъ частей: въ первой—имѣетъ быть изслѣдовано *наступленіе*, а во второй—*оборона*. Въ первой части онъ предполагалъ разсмотрѣть слѣдующіе вопросы: 1) амбаркація экспедиціоннаго корпуса и его высадка безъ боя; 2) атака пункта высадки. 3) обратная посадка на суда отряда, отброшеннаго непріятелемъ къ берегу; 4) форсированіе рѣки или морскаго пролива при содѣйствіи флота; 5) осада морской крѣпости и 6) обезпеченіе фланга арміи, дѣйствующей у морскаго берега. Во второй же части: 1) объ общей оборонѣ береговъ, которымъ угрожаетъ высадка; 2) объ оборонѣ пункта, избраннаго непріятелями для высадки; 3) объ оборонѣ большой рѣки военнаго порта и береговыхъ укрѣпленій и 5) объ операціяхъ на флангѣ и въ тылу высадившихся войскъ. Сверхъ того авторъ предполагалъ отдѣльно выяснить условія морскихъ набѣговъ (coups de main).

Въ теченіи 1882 и 1883 годовъ въ Revue Mar. et Col. были напечатаны первыя четыре главы первой части; а въ 1884 году тѣ же статьи вышли отдѣльнымъ изданіемъ. Что касается остальныхъ обѣщанныхъ вышеуказанныхъ главъ, то послѣдніе не появились еще въ печати.

Въ настоящемъ изданіи изслѣдованіе лейтенанта Дегу переведено сполна, безъ пропусковъ; небольшія же дополненія сдѣланныя переводчикомъ, помѣщены отдѣльно, въ приложеніяхъ.

Е. Березинъ.

ГЛАВА I.

Посадка на суда и высадка на берегъ сухопутныхъ войскъ, безъ сопротивленія со стороны непріятеля.

---

§ 1. **Указанія исторіи.** Считается аксіомою, что, при движеніи войскъ по непріятельской территоріи, ихъ численность сокращается, каждыя 400 верстъ на добрую треть, если не на половину. Обычный источникъ этого явленія, не въ боевыхъ встрѣчахъ и потеряхъ, а въ необходимости отдѣлять части: для заготовокъ, для охраны занятаго края, путей, магазиновъ, парковъ и пр. и для осады крѣпостей, оставленныхъ въ тылу. Кромѣ того: отставшіе, больные и мародеры даютъ въ общемъ солидную цифру потерь. Наполеонъ I оставилъ берега канала и Нѣмецкаго моря съ арміею въ 160,000 человѣкъ, а въ битвѣ подъ Аустерлицемъ, имѣлъ только отъ 60 до 70 тысячъ; въ 1870 году нѣмцы перешли границу съ 450,000 человѣкъ, а къ Парижу пришло менѣе 140,000. Передвиженіе войска моремъ имѣетъ иной характеръ: армія въ 50,000, посаженная на соотвѣтствующее количество транспортовъ, имѣетъ полное основаніе расчитывать что, при современной скорости пароходовъ, она будетъ доставлена къ угрожаемому пункту въ полномъ своемъ составѣ.

Въ теченіи переѣзда моремъ, армія можетъ опасаться двухъ только враговъ: *встрѣчи съ непріятельскимъ флотомъ* и *сильной бури*. Отъ перваго врага ее долженъ охранять военный флотъ, конвоирующій транспорты, а отъ втораго—хорошо соображен-

ныя инструкціи и хорошо избранные сборные пункты, которые облегчатъ быстрое возсоединеніе транспортовъ, разсѣянныхъ бурею.

Въ вышесдѣланномъ предположеніи взятъ былъ 50-ти тысячный отрядъ. Спѣшимъ оговориться, что для дессантной экспедиціи, подобную цифру слѣдуетъ считать не только максимальной, но и трудно достижимой. Это свидѣтельствуетъ, и историческій опытъ, и ниже приводимые расчеты о громадности тяжестей (кавалерійскихъ, артиллерійскихъ, инженерныхъ, провіантскихъ и др.), представляемыхъ отрядомъ въ 50,000 человѣкъ, транспортируемымъ въ одинъ рейсъ. Армія, которую французы высадили въ 1854 году въ Крыму, и которая сражалась при Альмѣ, не достигала этой цифры, хотя французскій флотъ имѣлъ небывалую многочисленность; флотъ адмирала *Duperré* везъ въ 1830 годъ не болѣе 36,000 человѣкъ; флотъ адмирала *Brueys* въ 1798 году—менѣе 30,000 человѣкъ, хотя состоялъ: изъ 13 кораблей, 13 фрегатовъ и корветовъ, 72 легкихъ судовъ для Нила и 400 двухъ—и трехмачтовыхъ торговыхъ судовъ; наконецъ англійская экспедиція 1809 года состояла изъ 50,000 человѣкъ и 9,000 лошадяхъ, при 400 купеческихъ судахъ, 40 корабляхъ, 30 фрегатахъ и 80 мелкихъ судахъ.

Экспедиція, приготовлявшаяся Наполеономъ на берегахъ канала (въ Булони, Вимере и др. пунктахъ) для высадки въ Англію, составляетъ какъ бы исключеніе, потому что численность арміи доходила до 140,000 человѣкъ и Императоръ расчитывалъ высадить заразъ не менѣе 70,000; но короткость морскаго переѣзда придаетъ этому случаю характеръ исключительности и уподобляетъ его переправамъ черезъ рѣки. Итакъ, численность въ 50,000 человѣкъ, должно считать максимальною для перевозки моремъ, а въ 30 или 35,000—нормальною; разумѣя войска, доставляемыя заразъ и не принимая въ расчетъ тѣхъ пополненій, которыя всегда имѣютъ мѣсто въ теченіи боевыхъ дѣйствій высаженныхъ войскъ.

§ 2. **Перевозочныя средства.** Франція и Англія представляютъ собою единственныя государства, имѣющія военные транспорты; дѣятельность въ этомъ направленіи нѣкото-

рыхъ другихъ правительствъ ограничивается контрактами съ пароходными компаніями, по силѣ которыхъ, послѣднія обязываются передавать правительству свои пароходы въ случаѣ войны. И Франція заключаетъ подобные контракты, но лишь для пополненія состава своихъ военныхъ транспортовъ. Не слѣдуетъ, однако, скрывать отъ себя, что торговые транспорты не болѣе какъ резервная или вспомогательная сила, потому что ихъ невозможно собрать въ моментъ объявленія войны или въ теченіе мобилизаціи: одни изъ нихъ окажутся при этомъ въ плаваніи, другіе—въ починкѣ, третьи—въ докѣ, четвертые—только нагрузившимися и т. д. Главное же, что всегда будетъ замедлять обращеніе къ купеческому флоту, это—сознаніе вреда, исходящаго изъ прекращенія внѣшней торговли на отечественныхъ судахъ. Зачѣмъ, враждуя, напримѣръ, съ Германіей, Франція будетъ прерывать свои торговыя сношенія съ Соединенными Штатами или Китаемъ!

Несомнѣнно, впрочемъ, что подъ давленіемъ необходимости, придется прибѣгнуть и къ этому средству, не смотря на сознаніе, что тѣмъ самымъ, мы причиняемъ отечественной торговлѣ милліонныя потери. Во всякомъ случаѣ, для скорѣйшаго нанесенія противнику перваго, зачастую рѣшающаго, удара, Франція должна расчитывать только на свои военные транспорты. Спрашивается: имѣетъ ли она послѣдніе въ такомъ количествѣ, чтобы чрезъ 15—20 дней, по объявленіи войны, доставить дессантный корпусъ къ неотдаленнымъ берегамъ противника?

Изъ нижеслѣдующаго будетъ видно, что подобное предпріятіе вполнѣ возможно, если численность отряда не превзойдетъ 30,000 человѣкъ При современныхъ, колоссальныхъ арміяхъ, 30-ти тысячному войску не можетъ быть поручена въ Европѣ главная операція; но онъ весьма достаточенъ для сильной диверсіи или для ободренія колеблющагося, нерѣшительнаго союзника. Съ такими силами, можно держаться на непріятельской территоріи, въ ожиданіи доставленія резервными судами втораго дессантнаго отряда.

Въ составѣ французскаго флота имѣются теперь слѣдующіе транспорты: *дѣйствующіе*—15 большихъ транспортовъ съ

*

машинами отъ 430 до 800 силъ, 23 транспорта для грузовъ съ машинами отъ 150 до 230 силъ и 4 парусныхъ корабля-транспорта; *резервные*—13 винтовыхъ (въ томъ числѣ 1 корабль и 1 фрегатъ) и 3 парусныхъ транспорта-фрегата и наконецъ, додѣлываются—2 большихъ транспорта и 1 поменьше. Въ общей сложности, Франція имѣетъ 51 винтовыхъ транспорта разныхъ типовъ.

Кохинхинскіе транспорты-госпитали: *Annamite*, *Mutho*, *Tonquin* и пр., представляютъ собою позднѣйшій и наиболѣе сильный типъ судовъ этого рода. Они имѣютъ длину: 344 фута, ширину 50½ ф., углубленіе до 22 футъ и водоизмѣщеніе до 5600 тоннъ. Эти прекрасныя двухъ-батарейныя суда сходствуютъ по величинѣ съ англійскими войсковыми транспортами *Serapis* и *Sumna*; а по комфорту и скорости хода могутъ конкурировать съ пакетботами китайской линіи. Восьмисотъ сильныя машины даютъ имъ рабочую скорость отъ 12 до 13 узловъ. Французскіе офицеры найдутъ на этихъ судахъ просторныя и изящныя каюты; нижніе чины будутъ помѣщены въ общихъ и хорошо вентилируемыхъ батарейныхъ палубахъ; а лазареты, снабженные большимъ количествомъ кроватей, доставятъ раненымъ большія удобства. На переходы въ нѣсколько дней, каждый изъ этихъ транспортовъ можетъ принять до 2,000 человѣкъ (*), а на переходы болѣе продолжительные (15, 20 или 30 дней) — 1,800, 1,500 и даже 1,200.

До появленія этихъ судовъ, кохинхинскую службу несли транспорты типа *Tarn*, *Sarthe*, *Corrèze* и пр. Эти послѣдніе имѣютъ слѣдующія размѣренія: длина отъ 268 до 274 ф., ширина около 44 ф., углубленіе почти 23 фута и водоизмѣщеніе не достигаетъ 4000 тоннъ. Эти тоже двухбатарейные транспорты, хотя и уступаютъ вышеописаннымъ, тѣмъ не менѣе они до сихъ поръ представляютъ собою прекрасныя и удобныя суда, имѣющія скорость хода почти 11 узловъ. На короткія плаванія въ Европейскихъ моряхъ, они могутъ принимать до 1500 человѣкъ; на плаванія же болѣе продол-

(*) Эти и послѣдующія показанія скорѣе ниже истинныхъ, чѣмъ выше.

жительныя эта цифра должна быть уменьшаема въ вышеуказанной пропорціи.

Далѣе въ составѣ французскаго флота имѣются грузовыя суда разнаго типа и происхожденія: двухдечные корабли, обращенные въ транспорты; бывшіе фрегаты и желѣзные пакетботы, пріобрѣтенные у торговаго флота: *l'Jonne*, *l'Rhin*, *l'Orne* и пр. (улучшенный типъ которыхъ представляетъ собою *Tarn*). Всѣ эти суда могутъ одновременно принимать и людей и грузы; но для помѣщенія пѣхоты всегда предпочтутся самые большія транспорты, дабы совмѣстно помѣщать два баталіона того же полка или даже и цѣлый полкъ (*).

Затѣмъ, для перевозки матеріальной части дессантной арміи имѣются во французскомъ флотѣ желѣзные транспорты среднихъ величинъ, съ водоизмѣщеніемъ отъ 1500 до 2000 тоннъ и порядочнымъ ходомъ.

Наконецъ, въ послѣдніе годы во Франціи строятся *транспорты-авизо*, назначаемые для мѣстной и притомъ двойственной службы въ колоніяхъ, т. е., и для транспортной, и для боевой. На эти суда можно смотрѣть какъ на полезное дополненіе транспортнаго флота. Они имѣютъ длину 196$^1/_2$ ф., ширину 33$^1/_2$ футъ, углубленіе 16 футъ и водоизмѣщеніе около 1600 тоннъ, хорошо ходятъ и подъ парами и подъ парусами; каждый изъ нихъ можетъ принять 400 человѣкъ, а можетъ быть, и полъ-баталіона (**). Впрочемъ эти суда назначаются преимущественно для перевозки грузовъ, которыхъ они могутъ принять въ свой обширный трюмъ болѣе 300 тоннъ.

Я уже упоминалъ о транспортахъ, назначаемыхъ для перевозки лошадей и скота. Эта категорія судовъ самая интересная въ томъ смыслѣ, что для сохраненія названнаго груза въ хорошемъ состояніи требуется болѣе заботъ и приспособленій, чѣмъ для обезпеченія здоровья людей. Указанное обстоятельство настолько важно, что перевозка лошадей всегда была камнемъ преткновенія при организаціи дессантныхъ

(*) l'Annamite, le Tonquin и др. способны принять на очень короткій переходъ 3000 пѣхоты, снабженной по военному положенію.

(**) На малое число дней и въ хорошій сезонъ.

экспедицій, какъ отдаленныхъ (напримѣръ—Британской, Юлія Цесаря), такъ и новѣйшихъ (напримѣръ—Мексиканской, 1862 года). Китайская экспедиція 1860 года была снаряжена съ расчетомъ, что лошадей можно пріобрѣсти по близости въ Японіи; но послѣдствія показали, что лошадей купили и дорого и въ недостаточномъ числѣ, да кромѣ того потратили много труда и времени на ихъ строевую дрессировку. Въ Мексиканскую экспедицію расчитывали пріобрѣсти лошадей въ Гаваннѣ или Вера-Круцѣ, а въ концѣ концовъ ихъ пришлось выписывать изъ Франціи. Вообще же можно признать аксіомою, что хорошо организованный дессантный флотъ долженъ имѣть въ своемъ составѣ суда, приспособленныя для перевозки лошадей, т. е. *транспорты-конюшни*. Для такой службы годятся только самые большіе транспорты или, по крайней мѣрѣ, только имѣющіе высокія палубы, дабы лошади не ушибали своихъ головъ, ударяясь о бимсы. Мелкія суда неудобны и тѣмъ еще, что могутъ принять очень малое количество лошадей и слѣдовательно пользованіе ими поведетъ къ сильному дробленію кавалерійскихъ частей. Лошадей нельзя помѣщать также въ нижней палубѣ, какъ хуже вентилируемой и быстро обращающейся въ мѣсто заразы; хотя при этомъ нельзя не замѣтить, что и при помѣщеніи лошадей въ средней палубѣ, несмотря на всѣ мѣры къ немедленному удаленію конской мочи и кала, транспорты-конюшни всегда и быстро пріобрѣтаютъ свой специфическій запахъ. Затѣмъ, каждая лошадь требуетъ столько же помѣщенія, какъ 6 человѣкъ пѣхоты, а слѣдовательно въ среднемъ нельзя расчитывать помѣстить на суднѣ болѣе 300 лошадей. Въ составѣ французскаго флота неимѣется транспортовъ, построенныхъ спеціально для перевозки кавалеріи; всѣ суда этого рода передѣланы изъ обыкновенныхъ транспортовъ. Одинъ изъ наибольшихъ между ними, это бывшій двухдечный корабль *l'Intrepide*, имѣющій 456 стойлъ, а въ кормовой части—каюты на 40 офицеровъ. Для быстрой перевозки и выгрузки лошадей у него имѣются: паровая лебедка, 2 шаланды и 2 паровыхъ катера.

По разсматриваемому вопросу заслуживаетъ вниманіе слѣдующее нововведеніе: на транспортахъ для пѣхоты недавно

устроили стойла для штабныхъ лошадей, поэтому теперь каждая пѣхотная часть можетъ высаживаться въ полномъ составѣ и неимѣть надобности поджидать выгрузки конюшенныхъ транспортовъ, какъ то было во время Крымской экспедиціи 1854 года.

Что касается англичанъ, то они имѣютъ 12 *войсковыхъ транспортовъ*. Пять изъ нихъ (*Jumna*. *Serapis*, *Euphrates*. *Crocodile* и *Malabar*) назначены для службы въ Индіи и имѣютъ водоизмѣщеніе въ 6210 тоннъ каждый. Первоначальная скорость хода была у нихъ, по свѣдѣніямъ журнала *Engineering* 1874 года, 14 узловъ, но громадный расходъ угля побудилъ предпринять различныя измѣненія въ ихъ машинахъ, что повело къ уменьшенію скорости до 10 и даже—до 8 узловъ.

Слѣдующіе пять англійскихъ транспортовъ имѣютъ меньшіе размѣры, отъ 5,600 (*Orontes*) до 3,300 (*Simon*) тоннъ, т. е. въ среднемъ соотвѣтствуютъ французскимъ транспортамъ типа *Tarn*. Новѣйшій изъ транспортовъ *Assistance* обладаетъ водоизмѣщеніемъ въ 2,037 тоннъ и, по отзыву журнала *Iron*, помѣщеніемъ для: 21 офицера, 10 дамъ, 800 солдатъ, 132 женщинъ, 10 штабныхъ унтеръ-офицеровъ съ ихъ женами, 80 человѣкъ экипажа, 130 лошадей и лазаретъ на 12 человѣкъ. Такимъ образомъ *Assistance* представляетъ собою транспортъ особенно пригодный для помѣщенія всего штаба армейскаго корпуса или дивизіоннаго штаба и баталіона стрѣлковъ съ верховыми и упряжными лошадьми. Вообще же англійское адмиралтейство не проявляетъ желанія увеличивать число своихъ войсковыхъ транспортовъ и, не вслѣдствіе отказа его отъ отдаленныхъ экспедицій, а потому что оно разсчитываетъ въ этихъ случаяхъ на свой многочисленный и прекрасный торговый паровой флотъ. Правы ли, однако, англичане въ этомъ случаѣ или неправы? Нельзя не сказать, что въ самой Англіи мнѣнія по этому вопросу расходятся. Такъ корабельный капитанъ *Hoscanson* (Revue Mar. 1874 г. перев. Macé) требуетъ серіозной организаціи транспортной службы. «Слѣдовало бы, говоритъ онъ, по возможности избѣгать найма торговыхъ судовъ, потому что на казенныхъ транспортахъ

перевозка войскъ и дешевле и комфортнѣе». Къ этому можно бы еще прибавить, что снаряженіе торговыхъ пароходовъ всегда медленнѣе, а въ военное время быстрота часто бываетъ обязательнымъ условіемъ успѣха. Съ другой стороны генералъ *Collinson*, сильный сторонникъ *смѣшанныхъ экспедицій*, увѣренъ въ удовлетворительности содѣйствія англійскаго торговаго флота. «Въ эпоху парусныхъ флотовъ (Revue Maritime 1874 г., статья капитана *Juan*)», говоритъ онъ, «морскія операціи всегда имѣли характеръ случайности. Можно было составить прекрасный планъ дѣйствій, но съ того момента, какъ экспедиція оставляла отечественный портъ, успѣхъ зависѣлъ отъ погоды и вѣтровъ. Съ введеніемъ пароваго двигателя положеніе вещей измѣнилось и теперь морскія операціи во многихъ случаяхъ могутъ быть ведены съ большею увѣренностью и точностью, чѣмъ операція на сухомъ пути: имъ доступнѣе обширный районъ дѣйствій, легче сохранять секретъ своихъ намѣреній и легче измѣнять направленіе удара. Паровой двигатель, и для слабыхъ на морѣ государствъ, дѣлаетъ доступными грозныя диверсіи у непріятельскихъ береговъ. Во время франко-германской войны, опасеніе высадки французовъ заставило пруссаковъ держать при берегахъ въ удаленіи отъ театра войны, нѣсколько корпусовъ (*). Англія должна проникнуться этой идеей и быть готовой утомлять непріятеля непрерывными малыми высадками, которыя должно такъ организовывать, чтобы высаживаемые отряды могли возвращаться назадъ быстрѣе, чѣмъ непріятель доставитъ помощь атакованному пункту. Но для успѣха подобныхъ операцій требуется заранѣе предусмотрѣть и устроить все необходимое, а не дѣйствовать изо дня въ день, какъ то замѣчалось до сихъ поръ... Всякій разъ, когда въ послѣдніе годы требовалось послать экспедиціонный корпусъ, снаряженіе его всегда сопровождалось трудностями и безпорядками».

(*) Лейтенантъ Дегуи замѣчаетъ: «Не очень»! Послѣ первыхъ пораженій французовъ, армія Фогель-ф.-Фалькенштейна была направлена къ западу. Померанскій (II) корпусъ прибылъ 18 августа на поле битвы при *Saint-Privat*; другіе притягивались постепенно, по мѣрѣ изчезновенія страха.... Объ этомъ вопросѣ будетъ говорено далѣе.

И такъ генералъ *Collinson* находитъ необходимымъ заранѣе приготовляться къ дессантнымъ экспедиціямъ, для избѣжанія въ важныя минуты затрудненій и безпорядковъ. Это заключеніе прекрасно свидѣтельствуетъ о необходимости казенныхъ транспортовъ. Если содержать послѣдніе полувооруженными (то, что называется во Франціи *резервъ 1 и 2 категоріи*), то на окончательное ихъ вооруженіе и снабженіе потребуется, или менѣе, или столько же времени, сколько нужно для мобилизаціи сухопутной арміи.

Таковъ, по нашему мнѣнію, единственный логическій выводъ изъ всего сказаннаго въ § 2.

Замѣчаніе. Настоящій § былъ написанъ до Тунисской экспедиціи, во время которой Французское Правительство пользовалось торговыми транспортами, сранительно съ казенными, скорѣе болѣе, чѣмъ менѣе. Частности этой экспедиціи еще недостаточно выяснились и къ нимъ поэтому слѣдуетъ относиться съ осторожностію: но и теперь можно констатировать, что торговые транспорты обошлись дорого и войсковыя части перевозились на нихъ страшно раздробленными. Такъ нельзя поступать въ серіозной войнѣ и поэтому Тунисская экспедиція еще болѣе убѣждаетъ меня въ справедливости вышесдѣланнаго заключенія.

§ 3. **Сила и составъ экспедиціоннаго отряда.** Сила и составъ экспедиціоннаго отряда зависятъ отъ задачи ему поставленной и отъ вѣроятныхъ условій дѣйствія. Справедливость этого положенія доказывается Аббисинской экспедиціей англичанъ, ихъ же Вальхернской экспедиціей 1809 года и различіемъ составовъ недавнихъ французскихъ экспедицій въ Китай и въ Мексику. Но несмотря на разнообразіе составовъ названныхъ и другихъ экспедицій, всѣ онѣ имѣли общее качество; это— неудовлетворительность по части кавалеріи и обоза; между тѣмъ кавалерія особенно необходима отряду, дѣйствующему изолированно на непріятельской территоріи. Недостатокъ обозныхъ средствъ можно пополнять на мѣстѣ путемъ реквизиціи.

Относя изслѣдованіе этихъ вопросовъ къ слѣдующему § представимъ здѣсь нѣкоторыя интересныя свѣдѣнія о числѣ

запряжекъ, полагающихся армейскому корпусу, приведенному на военное положеніе и постараемся указать какія можно сдѣлать сокращенія въ числѣ упряжныхъ и верховыхъ лошадей, не нанося ущерба безопасности и дѣйствительности экспедиціоннаго корпуса.

Было указано, что французскій транспортный флотъ можетъ поднять армію въ составѣ отъ 30 до 35,000 человѣкъ, т. е. одинъ корпусъ. Представимъ въ нижеслѣдующей таблицѣ, сколько полагается такому корпусу запряжекъ.

По французской табели, на корпусъ, предполагаемой численности, полагается около 8500 лошадей и муловъ. Въ 1870 году прусскій гвардейскій корпусъ состоялъ изъ 40,226 людей при 11,805 лошадяхъ, превышая составъ французскихъ корпусовъ на 1 пѣхотный полкъ (3000 человѣкъ) и 4 кавалерійскихъ (около 2800 всадниковъ). Слѣдовательно, если прусскій корпусъ сократить соотвѣственно французскому, то и при этомъ общая цифра лошадей будетъ 8,882. Приведенныя цифры скорѣе ниже, чѣмъ выше истинныхъ.

Предлагаемыя мною сокращенія коснутся послѣдовательно каждой изъ статей таблицы.

Штабы. Число штабныхъ лошадей верховыхъ и упряжныхъ слѣдуетъ уменьшить до крайности и это вполнѣ возможно, потому что суда будутъ оставаться хранилищами запасовъ до тѣхъ поръ, пока не окажется возможнымъ устроить таковыя на берегу. Я думаю, что эту статью можно сократить до 40 упряжныхъ лошадей, 25 повозокъ и 100 верховыхъ лошадей.

Пѣхота. Сходя на берегъ каждый пѣхотинецъ имѣетъ *при себѣ*: 78 патроновъ и въ провизіонномъ мѣшкѣ двухдневный запасъ: сухарей, хлѣба, соли, сахару, кофе и зелени или рису и на 5 дней консервованнаго мяса. Кромѣ того, люди каждаго полка имѣютъ при себѣ: 480 лопатъ, 48 кирокъ, 36 топоровъ и 12 пилъ; а саперы—сверхъ того, 6 кирокъ, 6 топоровъ и 1 пилу; а всего 589 рабочихъ инструментовъ. *Полковыя повозки* вмѣщаютъ: патронные—баталіонные ящики съ патронами (по 181 на человѣка) и провизіонные — двухдневный запасъ сухарей, соли, сахару и кофе и однодневный —

НАИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ.	Повозокъ.	Лошадей.	Муловъ.	Сумма.			По предложенію Дегуи.		
				Повозокъ.	Лошадей.	Муловъ.	Повозокъ.	Лошадей.	Муловъ.
Штабы: Корпусный. . . .	27	39	—						
Первой дивизіи . .	11	16	—						
Второй дивизіи . .	11	16	—	55	79	—	25	40	—
Четырехъ пѣхотныхъ бригадъ.	4	4	—						
Кавалерійской бригады.	2	4	—						
Каждый трехбаталіонный пѣхотный полкъ (полковыя двуконныя повозки нагружаются провизіей, рабочими орудіями, боевыми запасами, багажемъ и припасами).	29	38	15	—	—	—	—	—	—
Восемь *пѣхотныхъ полковъ* (4 въ дивизіи, 2 въ бригадѣ)	232	304	120	242	317	125	100	200	80
Одинъ баталіонъ *пѣшихъ стрѣлковъ*	10	13	5						
Кавалерійская бригада (2 полка и на каждый полкъ 19 двуконныхъ повозокъ).	38	76	—	38	76	—	15	30	—
Артиллерія: Артил. батарея и въ томъ числѣ орудія.	18	108	—	—	—	—	—	—	—
Шестнадцать батарей.	288	1728	—						
Провизіонныя и багажныя повозки. .	58	112	—	784	3982	—	132	670	—
Паркъ	390	1882	—						
Понтонный отрядъ.	48	260	—						
Инженерная часть.	—	—	—	21	76	4	12	24	4

НАИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ.	Повозокъ.	Лошадей.	Муловъ.	Сумма. Повозокъ.	Сумма. Лошадей.	Сумма. Муловъ.	По предложенію Дегуи. Повозокъ.	По предложенію Дегуи. Лошадей.	По предложенію Дегуи. Муловъ.
Обозъ: Частный	16	64	9						
Лазаретный и церковный.	136	194	142						
Провіантскій (пищев. и фуражн. предметовъ).	463	669	—	634	950	151	107	206	126
Запасныхъ предметовъ.	8	6	—						
Казначейскій и почтовый.	8	14	—						
Разныхъ наименованій.	3	3	—						
Временно: Телеграфъ. . . .	21	69	—	21	69	—	11	34	—
Желѣзнодорожн. рабочіе.	18	60	—	18	60	—	—	—	—
Горная артиллерія .	—	—	128	—	—	128	—	—	128(?)
Итого . . .	—	—	—	1813	5609	408	—	—	
Къ этому надо еще присоединить верховыхъ лошадей:									
запасныхъ	—	—	—	—	80	—	—	—	—
кавалерійскихъ . .	—	—	—	—	1500	—	—	900	—
штабныхъ	—	—	—	—	300	—	—	100	—
Для артиллерійскихъ офицеровъ и унтеръ-офицеровъ (по 32—35 на батарею).	—	—	—	—	550	—	—	340	—
Итого . . .	—	—	—	1813	8039	408	413	2541	210или 338
Всего . . .	—	—	—	1813	8039	408	650	3000	—
					8447				

консервованнаго мяса, зелени и рису. Примѣняя къ пѣхотному обозу то, что сказано относительно штабнаго и допуская, что въ первые по высадкѣ дни будутъ широко пользоваться реквизиціоннымъ правомъ для полученія повозокъ и лошадей,—полагаю, что обозныя полковыя средства можно ограничить одноконными полковыми повозками для патронныхъ ящиковъ и лазаретными, для которыхъ имѣть муловъ. При этомъ условіи подъ обозъ всей пѣхоты потребуется: 80 муловъ, 100 повозокъ и 200 лошадей, считая въ томъ числѣ и верховыхъ для полковыхъ штабовъ.

Кавалерія. Въ составъ мобилизованнаго армейскаго корпуса входитъ 2 кавалерійскихъ полка, состоящіе изъ 4 эскадроновъ, въ 150 человѣкъ каждый. Кромѣ того, каждая пѣхотная дивизія получаетъ еще по 2 эскадрона для развѣдочной и охранительной службъ. Такимъ образомъ въ составѣ корпуса полагается имѣть 1800 верховыхъ кавалерійскихъ лошадей. Эту цифру необходимо уменьшить на половину, т. е. оставить 6 эскадроновъ или 900 верховыхъ лошадей. Уменьшивъ соотвѣтственно обозъ, получимъ составъ кавалеріи въ 15 повозокъ и 930 лошадей.

Каждая лошадь имѣетъ при себѣ 1 порцію овса; каждый кавалеристъ—30 револьверныхъ патроновъ, а въ полковыхъ повозкахъ на все число лошадей—одна порція овса и ящикъ съ рабочими инструментами.

Артиллерія. Для опредѣленія сокращеній, возможныхъ въ этомъ родѣ оружія на первое время (т. е. при первомъ транспортированіи войскъ), обратимся къ разсмотрѣнію состава батареи изъ орудій 90 мм. калибра.

Такая батарея состоитъ:

Упряжныхъ лошадей и повозокъ:		Людей и верхов. лошадей:		
6 орудій 9 заряд. ящиковъ 1 бат. повозка 1 провіантская 1 кузница.	18 шестиконныхъ экипажей, т. е 108 упряжн. лошадей.	Офицер.	5 лош.	7
		Орудійной прислуги .	40 »	25
		Др. нижнихъ чиновъ . .	70 »	
		115 упр. лош.		32 верх. л.

Всего: 115 людей, 140 лошадей и 18 повозокъ.

Въ 9 зарядныхъ ящикахъ и передкахъ содержатся: 681 граната, 231 картечная граната и 12 картечныхъ ящиковъ; а всего 924 снаряда или по 154 на орудіе.

Уменьшая боевые запасы можно значительно сократить количество упряжныхъ лошадей. Думается, что на нѣсколько дней дѣйствія достаточно имѣть 60 снарядовъ на орудіе, которые вмѣщаются въ 6 передкахъ и 3 зарядныхъ ящикахъ. Если къ этому прибавить еще фуражную повозку, то получится: 10 повозокъ и 60 лошадей. Остальныя повозки могутъ не имѣть лошадей и до времени оставаться на судахъ, или ихъ и совсѣмъ можно не имѣть, а снаряды и прочее помѣщать въ особыхъ ящикахъ, которые и перевозить на обывательскихъ реквизиціонныхъ подводахъ. Уменьшить число верховыхъ лошадей нельзя; развѣ на 2 офицерскихъ запасныхъ. Тогда общее число лошадей, верховыхъ и упряжныхъ, будетъ 90, а *всего:* 10 повозокъ, 90 лошадей и 115 людей.

Одиннадцать батарей, высаженныхъ въ Крыму 1854 года, имѣло лошадей значительно менѣе и въ каждую повозку впрягалось не 6, а 4 лошади. Но, какъ ни желательно уменьшеніе числа лошадей, оно невозможно теперь, вслѣдствіе усиленія тяжести новѣйшей артиллеріи. Орудіе въ 90 мм. вѣситъ 2,000 килограмовъ (122 пуда), а зарядный ящикъ 2,200 килограммовъ. Несомнѣнно, что 4 лошади могли бы вести подобную тяжесть, но необходимо предвидѣть потери и возможность для орудія завязнуть въ топкой мѣстности или на дурной дорогѣ, вслѣдствіе недостатка одной лошади.

Затѣмъ я предлагаю, вмѣсто 15 батарей, положенныхъ штатомъ, брать 10, т. е. 60 орудій, что безъ сомнѣнія не соотвѣтствуетъ принятой пропорціи 4 орудій на 1000 человѣкъ: но что можетъ быть оправдано возможостью содѣйствія судовою артиллеріею и наличіемъ горной артиллеріи.

Что касается калибра пушекъ, то изъ трехъ принятыхъ у насъ кал.: въ 80,90 и 95 мм., я предпочелъ бы имѣть орудія исключительно одного средняго калибра. Первый изъ названныхъ кал. принадлежитъ конной артиллеріи, которую неудобно брать, вслѣдствіе излишка лошадей; а послѣдній пред-

ставляетъ большую тяжесть и не имѣетъ баллистическихъ преимуществъ предъ орудіями въ 90 мм. Что касается снабженія экспедиціи разнокалиберной артиллеріи, то такое мѣропріятіе неудобно изъ за снабженія снарядами.

Предположивъ, какъ уже сказано, что нѣкоторая часть снарядовъ будетъ въ ящикахъ и уменьшивъ обозъ соотвѣтственно уменьшенію числа батарей до 10, получимъ, что общій составъ артиллерійскаго парка, считая и верховыхъ лошадей, будетъ 132 повозки и 1010 лошадей.

Инженерная часть. Инженерный матеріалъ, какъ увидимъ далѣе, весьма понадобится, но преимущественно, въ первомъ періодѣ операціи высадки, почему 9 повозокъ и 52 лошади, назначаемыя изъ общаго числа инженерныхъ обозныхъ средствъ на перевозку собственно инженернаго парка, можно исключить. Останется: 12 повозокъ, 24 лошади и 4 мула.

Общій обозъ. Принимая въ расчетъ: общее содѣйстіе флота, возможность непрерывнаго отправленія раненыхъ на транспорты и далѣе на родину, достаточность на первое время одной части телеграфнаго парка, ненадобность желѣзно-дорожнаго парка, необходимость и возможность уменьшенія числа повозокъ (частныхъ, лазаретныхъ и церковныхъ, казначейскихъ и почтовыхъ) и наконецъ вѣроятную возможность обойтись первое время безъ повозокъ подъ запасные предметы и провіантъ, я считаю дозволительнымъ низвести общую численность разсматриваемаго обоза до 118 повозокъ, 240 лошадей и 126 муловъ. Всѣ указанныя сокращенія низведутъ грузы дессантнаго корпуса предполагаемой численности къ слѣдующимъ цифрамъ: 413 повозокъ, 2541 лошади и 210 или 338 муловъ. Если же будетъ сочтено необходимымъ имѣть и нѣкоторую часть провіантскаго обоза, то, въ круглыхъ цифрахъ, получится: 650 повозокъ (въ томъ числѣ и орудія) и 3000 лошадей. Для тѣхъ, кого пугаютъ сдѣланныя нами сокращенія, напомнимъ, что Крымскій дессантъ имѣлъ 68 орудій при 940 лошадей и одинъ эскадронъ.

§ 4. **Общія приготовленія.** Правительство, снаряжающее смѣшанную экспедицію, должно заранѣе опредѣлить пункты,

которые надлежитъ занять дессантному корпусу. Рѣшеніе этой задачи, нельзя основывать на однѣхъ справкахъ; самыя подробныя карты принесутъ въ этомъ случаѣ менѣе пользы, чѣмъ личный заблаговременный осмотръ опытнаго военнаго агента, получившаго надлежащія инструкціи. Образцомъ подобной инструкціи можетъ служить данная въ 1802 г. генералу *Десаеп*, посланному въ Пондишери (См. *Исторію Консульства и Имперіи, Тьера*). Кромѣ общихъ указаній, военный агентъ долженъ, при подобныхъ порученіяхъ, выяснить: оборонительныя средства береговъ, предназначенныхъ къ атакѣ; вооруженіе батарей; вѣроятное распредѣленіе войскъ; расположеніе и систему минныхъ загражденій; распредѣленіе судовъ береговой обороны и миноносцевъ и пр.

Военный и морской министры составляютъ, на основаніи сообщенныхъ имъ данныхъ, нѣсколько плановъ дѣйствій, задаваясь различными, вѣроятными условіями обороны и наступленія. Когда же наступитъ моментъ дѣйствія, министры передаютъ эти планы генералу и адмиралу, начальствующимъ надъ экспедиціей; предоставляя имъ дѣлать всѣ тѣ отступленія отъ министерскихъ указаній, кои на мѣстѣ они признаютъ необходимыми. Неожиданныя или непредвидѣнныя обстоятельства имѣютъ зачастую командующее значеніе, и второстепенную задачу обращаютъ нерѣдко въ главную, какъ то случилось, напримѣръ, въ Крыму, а главную—въ второстепенную, какъ то случилось съ Египетскимъ дессантомъ или съ осадой австрійцами Генуи въ 1800 году. Во всякомъ случаѣ необходимо предвидѣть и точно опредѣлить главную задачу экспедиціи, потому что этимъ обозначится составъ и средства послѣдней. И дѣйствительно, если рѣчь идетъ: о диверсіи, объ атакѣ слабо укрѣпленнаго приморскаго пункта, о набѣгѣ, о завоеваніи колоніи и т. п., то совершенно достаточно тѣхъ средствъ, о которыхъ говоритъ предыдущій §: но, если имѣютъ въ виду операціи болѣе крупныя и важныя, то указанныхъ средствъ безъ всякаго сомнѣнія мало. Въ такомъ случаѣ можно отказаться отъ выгоды быстроты и неожиданности, а слѣдуетъ болѣе всего заботиться о сборѣ необходимыхъ средствъ, о приданіи всей экспедиціи стройности

и о выясненіи тѣхъ оборонительныхъ средствъ, которыми располагаетъ противникъ въ угрожаемомъ пунктѣ.

Возвратимся къ изложенію общихъ соображеній. Когда цѣль и мѣсто экспедиціи опредѣлены, министры озабочиваются организаціей соотвѣтственнаго состава. Если экспедиціи придется слѣдовать рѣками или дѣйствовать у песчаныхъ и мелководныхъ береговъ, то въ судовомъ составѣ ея должны быть: канонерки, плавучія батареи и мелкосидящіе, хорошо вооруженные, пароходы съ машинами достаточно сильными, чтобы буксировать по нѣскольку шаландъ или шлюпокъ противъ быстраго теченія. Вмѣстѣ съ тѣмъ надлежитъ указать начальнику экспедиціи не одинъ, а нѣсколько пунктовъ, удобныхъ для высадки, не упуская, однако изъ виду, что «изъ дали» судить трудно,—что пунктъ, прекрасный въ стратегическомъ отношеніи, можетъ быть совершенно непригоденъ въ морскомъ отношеніи и что начальника экспедиціи никогда не слѣдуетъ стѣснять слишкомъ подробными инструкціями. Множество непредвидѣнныхъ обстоятельствъ (дурная погода, волненіе, присутствіе на берегу войскъ, нахожденіе по близости непріятельскаго флота и пр.) всегда могутъ помѣшать производству высадки въ заранѣе намѣченномъ пунктѣ.

Наконецъ, вооруженіе и снабженіе войскъ должно быть соображено съ предстоящею имъ службою, а экипировка—съ климатомъ. Вспомнимъ печальные факты Мексиканской экспедиціи, гдѣ у людей не было ни холщевой одежды, ни соломенныхъ шляпъ.

Такимъ образомъ: министрамъ—принадлежитъ составленіе общаго плана и доставленіе необходимыхъ средствъ; начальнику экспедиціи (сух. генер.) — опредѣленіе, по совѣщаніи съ адмираломъ, времени и мѣста высадки, соглашеніе дѣйствій арміи и флота и обезпеченіе на первое время (до прочнаго водворенія въ краѣ) продовольствія отряда установленіемъ транспортныхъ рейсовъ; а собственно флоту — организація стройнаго и быстраго своза войскъ на берегъ, (образцомъ чего ему можетъ служить превосходное выполненіе этой операціи въ Крыму, подъ руководствомъ вице-адмирала Буэ-Вильомеца), а послѣ своза войскъ на непріятельскій берегъ

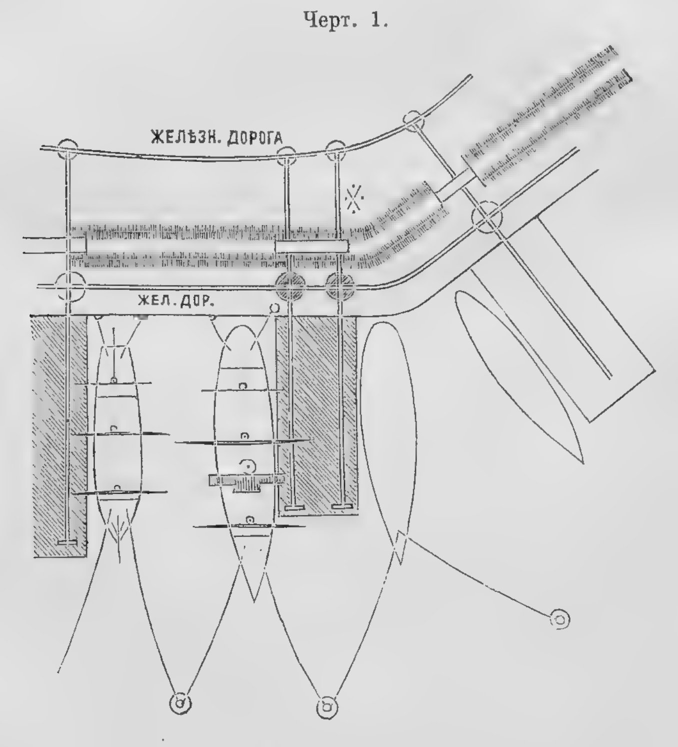





флоту предстоитъ скучная и неблагодарная, но весьма важная, обязанность: служить для войскъ базою и обезпечить снабженіе ихъ всѣмъ необходимымъ и ихъ сообщенія съ отечествомъ.

§ 5. **Посадка войскъ на суда и отправленіе послѣднихъ. Составъ конвоя.** Порты и гавани, не подверженные дѣйствію приливовъ и отливовъ представляются въ разсматриваемомъ отношеніи наиболѣе удобными. Къ нимъ относятся французскіе порты Средиземнаго моря, гдѣ самые большіе транспорты могутъ, во всякое время, изготовляться у пристаней и прямо съ послѣднихъ принимать всѣ грузы и войска. Въ этомъ отношеніи особенно удобна Тулонская угольная пристань

Черт. 1.



(черт. 1), вдоль которой имѣется два рельсовыхъ пути и приспособленія для быстрой наливки водою. Въ гавани Бреста и притомъ въ часы прилива удобно грузить большіе транспорты, въ малую же воду они едва ли подойдутъ къ пристанямъ.

Шербургъ еще болѣе удобенъ и, кромѣ того, онъ выгоднѣе по своему географическому положенію (ближе къ Парижу и къ сѣвернымъ угрожаемымъ пунктамъ).

Что касается французскихъ коммерческихъ портовъ, то въ нихъ удобно принимать, если не войска, то грузы. Такъ Марсель оказалъ драгоцѣнныя услуги въ 1854 и 1859 годахъ; а Гавръ, Діеппъ, Булонь и Дюнкирхенъ могли бы быть тѣмъ же въ 1870 году, если бы было время послать дессантъ, предположенный въ Шлезвигъ. Замѣтимъ еще, что въ коммерческихъ портахъ можетъ иногда понадобиться охрана операціи военнымъ флотомъ.

Гдѣ бы ни совершался пріемъ войскъ, необходимо заботиться, чтобы не происходило загроможденія набережныхъ или пристаней и загруженія шаландъ, что очень опасно во время ихъ буксировки. Хорошо принимать первыми: грузы, повозки и штабныхъ лошадей, а войска принимать не ранѣе, какъ все названное будетъ установлено и укрѣплено. Тогда когда шаланды, барказы и катера, въ которые войска сѣли заранѣе, буксируются къ своимъ судамъ и приэтомъ буксирующіе несутъ на носу флюгарку или знакъ, или номеръ того судна, къ которому должны пристать. Передъ отправленіемъ, люди должны получить внушеніе о томъ, чтобы не двигаться и не перемѣщаться во время переѣзда на шлюпкахъ, а ружья держать: или у ноги, если стоятъ или вертикально между колѣнями, если сидятъ. На транспортахъ войска встрѣчаются своими, ранѣе прибывшими и познакомившимися уже съ размѣщеніемъ, офицерами, (квартирьерами такъ сказать), которые указываютъ мѣста для людей, ихъ багажа или груза, а вообще служатъ посредниками между войсками и судовыми властями, давая первымъ всѣ необходимыя разъясненія.

Проектируя распредѣленіе войскъ по имѣющимся транспортамъ нельзя избѣжать вопроса: не слѣдуетъ ли пользоваться для этого и военными судами? Первоклассные броненосцы могутъ принять столько людей и грузовъ, что съ перваго взгляда представляется немыслимымъ не пользоваться ими и чрезъ это увеличивать, и безъ того значительное, число транспортовъ. Но толкотня въ палубахъ большаго числа постороннихъ лицъ

значительно стѣсняетъ военное судно во время боевыхъ маневрированій и поэтому, если имѣется, хотя малѣйшая, вѣроятность встрѣтиться въ морѣ съ непріятелемъ, то слѣдуетъ тщательно избѣгать посадки войскъ на боевыя суда и неостанавливаться предъ необходимостію, вслѣдствіе этого, имѣть нѣсколько добавочныхъ транспортовъ. Кромѣ того, въ часы высадки всѣ боевыя суда или часть ихъ могутъ понадобиться для прикрытія операціи со стороны моря и тогда они увезутъ съ собою тѣхъ, кого должны высаживать. Такимъ образомъ слѣдуетъ расчитывать только на транспорты; если же представится возможность, хотя отчасти, воспользоваться и военными судами, то тѣмъ лучше: это будетъ неожиданнымъ облегченіемъ операціи. Что касается распредѣленія транспортовъ по родамъ войскъ, то съ перваго взгляда кажется, что при предполагаемомъ составѣ дессанта, они могутъ быть съ удобствомъ расгрупированы на четыре эскадры: двѣ для пѣхоты, третья для кавалеріи и четвертая подъ грузы. Но считаю необходимымъ замѣтить, что выгоды такого распредѣленія войскъ болѣе кажущіяся, чѣмъ истинныя: весьма вѣроятны случаи, когда сочтется нетолько полезнымъ, но даже необходимымъ быстро высадить авангардную часть, составленную изъ пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи. Поэтому, еще при амбаркаціи въ отечественномъ порту, слѣдуетъ организовать авангардную часть и размѣстить ее отдѣльно на судахъ меньшаго углубленія и болѣе легкихъ или быстроходныхъ. Когда войска выходятъ на берегъ, оказывающійся незащищеннымъ, то является безусловная необходимость занять въ нѣкоторомъ удаленіи отъ береговой черты такую позицію, которая позволила бы охранять высадку главныхъ силъ отъ внезапныхъ нападеній противника. Кому поручить эту важную обязанность? очевидно, что авангарду же. Вспомнимъ, однако, что когда въ августѣ 1854 года войска высаживались въ 8 или 9 верстахъ отъ крѣпости Бомарзундъ, то было замѣчено, что пѣхотные солдаты, малопривычные къ морю и затрудняемые ихъ экипировкою, высаживались изъ катеровъ на берегъ съ такою медленностію и съ такими затрудненіями, что непріятель болѣе многочисленный и смѣлый непремѣнно вос-

пользовался бы этимъ обстоятельствомъ. Бомарзундскій случай не слѣдуетъ считать исключеніемъ: никакой дессантъ не можетъ и не долженъ расчитывать, что ему придется высаживаться на берегъ вполнѣ благопріятный для этого и что море будетъ въ это время совершенно спокойнымъ. Въ виду возможности и вѣроятности противоположныхъ условій считаю полезнымъ напомнить, что въ настоящее время на военныхъ французскихъ судахъ имѣются, хорошо организованныя, дессантныя партіи, составляемыя преимущественно изъ артиллеристовъ и стрѣлковъ, что при нихъ имѣются дессантныя орудія, перевозимыя безъ лошадей и что эти партіи весьма опытны въ дѣлѣ высаживанія на берегъ. Казалось бы поэтому, что ихъ мѣсто въ головѣ авангарда.

Если представленныя соображенія признать правильными, то составъ транспортнаго флота и дѣленіе его на эскадры будетъ слѣдующее:

Первая эскадра составится изъ 8 быстроходныхъ транспортовъ средней величины и 1 транспорта—конюшни, на которые будетъ посажено 4 батальона пѣхоты, 2 эскадрона, 1 полевая батарея, рота саперовъ съ принадлежностью и при нихъ 48-ми часовой запасъ всякой провизіи, т. е. приблизительно 4000 человѣкъ, при 300 лошадяхъ. Въ то же время боевая эскадра, составленная изъ 9 броненосцевъ и нѣсколькихъ крейсеровъ (развѣдчиковъ), дастъ, безъ существеннаго ослабленія себя, отъ 600 до 800 матросъ при 6-ти дессантныхъ орудіяхъ.

Вторая эскадра, предназначенная для главныхъ силъ, составится изъ 14 или 16 самыхъ большихъ транспортовъ, изъ которыхъ 1 (транспортъ-конюшня)—подъ лошадей трехъ полевыхъ батарей (*). На этихъ судахъ будутъ помѣщены: 3 бригады съ одной батареей при каждой и сверхъ того тѣ 2 баталіона, которые остались отъ бригады, назначенной въ авангардъ, что составитъ не менѣе 20,000 человѣкъ. Эта эскадра транспортовъ можетъ быть подраздѣлена на 3 отряда, по одной бригадѣ на каждомъ.

(*) Штабныя лошади помѣщаются на обыкновенныхъ транспортахъ.

Вся кавалерія (1000 людей и лошадей), дивизіонная артиллерія, обозныя и запасныя животныя, какъ упряжныя, такъ и верховыя и пр. помѣстятся на особыхъ конюшенныхъ транспортахъ, которыя составятъ отдѣльную эскадру. Если допустить въ среднемъ по 300 лошадей на судно, то потребуется всего 10 транспортовъ (*), но такъ какъ по одному конюшенному транспорту уже назначено въ первую и вторую эскадру, то въ третьей останется только 8. Эти послѣдніе можно раздѣлить на два отряда, изъ которыхъ на одномъ будутъ верховыя лошади, а на другомъ—упряжныя и мулы.

Четвертая и послѣдняя эскадра, составленная приблизительно изъ 10 транспортовъ, назначается исключительно подъ грузы и всевозможные запасы. Въ составъ этой эскадры должны войти сверхъ 10, еще 2 угольныхъ транспорта.

Такимъ образомъ, вѣсь перевозочный флотъ будетъ состоять приблизительно изъ 44 транспортовъ; но на это число надо смотрѣть, какъ на минимальное.

§ 6. **Судовое положеніе транспортируемыхъ войскъ.** При вступленіи на судно, каждый нижній чинъ получаетъ *нумеръ*, опредѣляющій его мѣсто: при судовыхъ работахъ, за обѣденнымъ столомъ, для сна и прочее. Раздача нумеровъ можетъ на первый взглядъ представляться какъ бы лишнимъ затрудненіемъ, но это средство такъ облегчаетъ водвореніе и поддержаніе порядка, что отступленіе отъ него не должно быть допускаемо.

Приведенные въ палубу люди обучаются подвѣшиванію и уборкѣ коекъ, а также укладыванію и укрѣпленію своихъ вещей и оружія, если послѣднее остается при нихъ, вслѣдствіе непродолжительности перехода. Затѣмъ принимаются мѣры къ поддержанію въ жилыхъ палубахъ наибольшей чистоты; а куренье допускается только на верхней открытой палубѣ, при чемъ строго наблюдается за неупотребленіемъ спичекъ (**). Въ продолженіи перехода каждый нижній чинъ

(*) Общее число лошадей предполагается въ 3000 (§ 3).

(**) Для закуриванія служитъ фитиль, который держится зажженнымъ и всегда находится подъ присмотромъ особаго часоваго.

обучается исполненію обязанностей, соотвѣтствующихъ его нумеру въ случаѣ пожара, или какого либо судоваго маневра или боя. Раздѣленныя на вахты и отдѣленія, войска съ перваго же дня несутъ судовую службу вмѣстѣ съ матросами и, какъ показываетъ практика, довольно быстро освоиваются съ своими новыми обязанностями; но, еслибы случилось противное, если бы участіе войскъ въ судовыхъ работахъ и не приносило дѣйствительной пользы, то и тогда таковое участіе было бы полезно, какъ необходимая имъ гимнастика. Въ то же время знакомятъ нижнихъ чиновъ съ порядками своза войскъ на берегъ и съ возможными или вѣроятными случайностями при этомъ; а унтеръ-офицеровъ, какъ болѣе развитыхъ—съ важнѣйшими общими условіями смѣшанныхъ операцій. Въ большинствѣ случаевъ невозможно снабдить каждаго человѣка отдѣльною койкою (постелью), почему выдается одна на двоихъ и такимъ образомъ, чтобы хозяевами койки были соотвѣтствующіе нумера разныхъ вахтъ, напримѣръ 307 и 308 (*). Офицеры помѣщаются въ кормовыхъ каютахъ.

Все время пребыванія на суднѣ войска довольствуются отъ судовъ наравнѣ съ судовыми чинами, соотвѣтствующаго ранга.

§ 7. **Плаваніе и обязанности конвоя.** На пути къ мѣсту назначенія экспедиція можетъ встрѣтиться съ двумя затрудненіями или опасностями: непріятельскимъ флотомъ и бурею. Изслѣдуемъ каждый изъ этихъ случаевъ.

На морѣ, какъ и на сушѣ, два средства при встрѣчѣ съ противникомъ: или уничтожить его, вступивъ въ открытый бой или, избѣгая борьбы, обойти его. Въ разсматриваемомъ случаѣ, второе средство выгоднѣе перваго и къ тому же на морѣ оно доступнѣе, чѣмъ на сушѣ (въ 1798 году Нельсонъ, преслѣдовавшій французскій транспортный флотъ, обогналъ послѣдній, неподозрѣвая даже его присутствія по близости) и хотя при современныхъ паровыхъ и быстроходныхъ развѣдчикахъ труд-

---

(*) Нечетные нумера всегда даются людямъ 1-ой вахты (дежурства), а четные—второй. Во время общихъ работъ первая вахта всегда на правой сторонѣ судна, а вторая—на лѣвой.

нѣе быть незамѣченнымъ, но изъ этого не слѣдуетъ, что и не должно стремиться къ этому. Что же касается боя, то каковъ бы ни былъ исходъ его, конвой во всякомъ случаѣ потерпитъ опасныя поврежденія; да кромѣ того не невозможно, что непріятель отдѣлитъ, во время боя, одно или два легкихъ судна, которыя начнутъ дѣйствовать противъ загруженныхъ транспортовъ и гранатами и минами. Необходимо, слѣдовательно, заботиться о введеніи непріятеля въ обманъ; а для этого можетъ понадобиться слѣдовать къ цѣли плаванія не кратчайшимъ путемъ, а болѣе кружнымъ и держать въ значительномъ удаленіи отъ флота достаточное число самыхъ быстроходныхъ крейсеровъ (въ родѣ *Jris* и *Tourville*), которые должны: настойчиво преслѣдовать непріятельскихъ развѣдчиковъ, а при встрѣчѣ съ непріятельскою эскадрою, убѣгать къ своему флоту, но не прямымъ курсомъ, а въ расходящемся направленіи... Возможно однако, что всѣ эти хитрости окажутся тщетными, вслѣдствіе расположенія противника въ такомъ тѣсномъ проходѣ, какъ Зундъ или Гибралтаръ, или по инымъ причинамъ; поэтому экспедиціонный флотъ долженъ, во всякомъ случаѣ, слѣдовать моремъ въ такомъ порядкѣ или строѣ, который представлялся бы удобнѣйшимъ для быстраго перехода въ боевой порядокъ.

Приступая къ изслѣдованію этого послѣдняго вопроса, возстановимъ въ памяти судовой составъ экспедиціоннаго флота.

1. Эскадра (*) военныхъ или боевыхъ судовъ:

18 боевыхъ судовъ.	9 броненосныхъ фрегатовъ, раздѣленныхъ на 3 отряда;
	3 посыльныхъ (репетичныхъ) судна, по одному при каждомъ отрядѣ;

(*) Минимальная собирательная единица называется *отрядомъ*, нѣсколько отрядовъ составляютъ *эскадру*, нѣсколько эскадръ—*флотъ*.

18 боевыхъ судовъ.

4 большихъ (1 и 2 класса) крейсера, назначаемыхъ для слѣдованія на флангахъ и для защиты транспортнаго флота противъ легкихъ непріятельскихъ судовъ въ томъ случаѣ, когда броненосцы будутъ заняты боемъ съ броненосцами противника;

2 быстроходныхъ развѣдчика (крейсеры 3 класса), спеціально назначаемыхъ для наблюденій за моремъ въ нѣкоторомъ удаленіи отъ флота.

2. Транспортный флотъ:

47 грузовыхъ и буксирныхъ судовъ, кромѣ мелкихъ.

8 транспортовъ для авангарда, раздѣленныхъ на 2 отряда;

15 большихъ транспортовъ для главныхъ силъ, раздѣленныхъ на 3 или 4 отряда;

8 конюшенныхъ транспортовъ, раздѣленныхъ на 2 отряда;

12 транспортовъ подъ разные запасы, раздѣленные на 3 отряда;

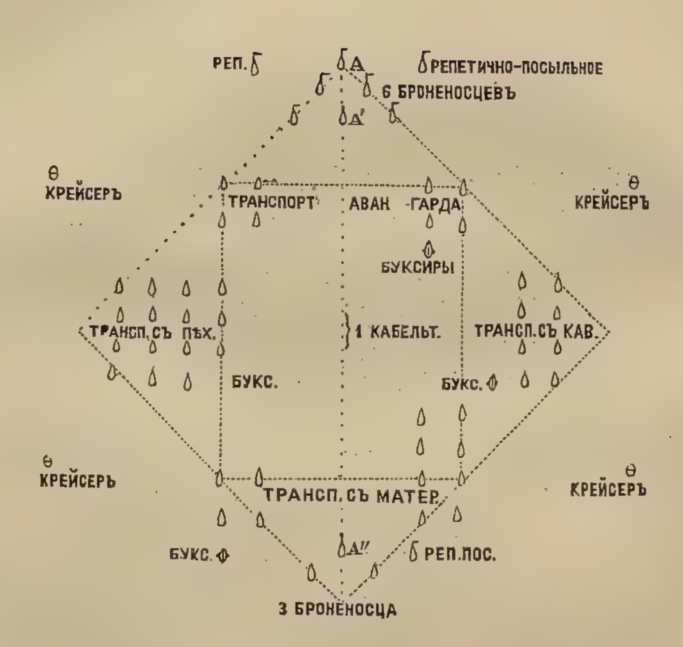
4 буксирныхъ парохода и нѣкоторое число легкихъ судовъ малаго углубленія, которыя для ускоренія хода пойдутъ на буксирѣ у наиболѣе сильныхъ транспортовъ, дѣйствуя и своею машиною.

Для слѣдованія моремъ подобнаго многочисленнаго флота мы предложили бы строй, изображенный на чертежѣ 2.

Черт. 2.

РАЗВѢДЧИКЪ

РАЗВѢДЧИКЪ



РЕПЕТ.-ПОС.

Въ головѣ слѣдуютъ 6 *броненосцевъ* (2 отряда), расположенныхъ подъ угломъ въ 45° и во взаимномъ разстояніи 2 кабельтововъ (*) (около 1200 футъ). Адмиралъ въ пунктѣ **A** (въ головѣ 1-го отряда), контръ-адмиралъ въ **A′** (лѣвый заднiй 2-го отряда). На траверзахъ (флангахъ) адмирала и въ разстояніи отъ него па 4 кабельтова идетъ по одному *посыльному* судну (для репетованія сигналовъ и развоза приказаній). Расположеніе остальныхъ судовъ видно изъ чертежа 2, въ поясненіе коего достаточно слѣдующихъ данныхъ: между послѣднимъ бропепосцемъ и переднимъ авангарднымъ транспортомъ 6 кабельтововъ; сторона каждаго *авангарднаго карре* равна 2 кабельтовамъ; судно, по которому авангардъ строится и равняетъ свой ходъ, помѣщается въ переднемъ внѣшнемъ углу карре и правитъ, визируя адмирала или заднiй броненосецъ подъ угломъ въ 45° отъ курса; разстояніе между авангардными карре 10 кабельтововъ; внѣшнее переднее судно *конюшенныхъ транспортовъ* и внѣшнее переднее судно *транспортовъ съ пѣхотой* держатся отъ внѣшнихъ переднихъ судовъ авангарда въ разстояніи 9 кабельтововъ; 12 *транспортовъ съ матеріалами*; въ хвостѣ третій отрядъ *броненосцевъ* съ адмираломъ **A″** въ головѣ; *крейсеры* держатся въ разстояніи около одной мили и *развѣдчики*, въ двухъ миляхъ отъ адмирала. Несомнѣнно, что проектируемый строй никогда не будетъ имѣть правильности чертежа: разстоянія будутъ неточны и транспорты, вслѣдствіе разнообразія въ типѣ и въ величинѣ и вслѣдствіе непривычки къ эскадреннымъ плаваніямъ, никогда не будутъ точны въ удержаніи своихъ мѣстъ. Нельзя не замѣтить также, что двухъ развѣдчиковъ мало на такой большой флотъ и что поэтому арріергардное посыльное судно или одинъ изъ крейсеровъ долженъ время отъ времени удаляться отъ флота и развѣдывать въ тылу.

Вышеизложенныя предосторожности представляются достаточными въ томъ случаѣ, если наступающій командуетъ моремъ. Не должно, однако, упускать изъ виду, что послѣд-

---

(*) Кабельтовъ равенъ 100 саженямъ 6-ти футовой мѣры.

нее означаетъ не болѣе, какъ превосходство въ силахъ и что даже очень слабый противникъ въ состояніи располагать нѣсколькими броненосцами и хорошими крейсерами, которые въ туманную или бурную погоду не будутъ своевременно усмотрѣны развѣдчиками и, внезапно появившись по близости флота, могутъ произвести неисправимое разстройство и потери въ составѣ транспортовъ прежде, чѣмъ будутъ атакованы боевыми судами конвоя. Не забудемъ, что факты 1854 года едва ли повторятся и что въ будущемъ едва ли найдутся охотники топить флотъ, для охраны входа въ гавань. Вышеописанный строй не годится для плаванія узкостями. Въ этихъ случаяхъ разстояніе между кавалерійскими и пѣхотными транспортами можно сдѣлать равными разстоянію между авангардными карре, а крейсеры приблизить на полмили или, если нужно, помѣстить впереди и сзади флота.

Во время тумана общій международный законъ требуетъ уменьшенія скорости хода и извѣщенія другихъ судовъ о своемъ мѣстѣ посредствомъ свистковъ. Въ разсматриваемомъ случаѣ эти предосторожности будутъ, безъ сомнѣнія не только усилены, но и приняты адмираломъ какія либо новыя, дополнительныя мѣры для предупрежденія столкновеній. Съ своей стороны позволю себѣ предположеніе, (можетъ быть и слишкомъ смѣлое) о возможности соединенія съ адмираломъ праваго передняго развѣдчика посредствомъ солидной проволоки для электрическаго телеграфа; опыты капитана Trèke должны были внушить многимъ офицерамъ идею соединять суда телефонной или, по меньшей мѣрѣ, электрической проволокой для передачи приказаній и указаній.

Обратимся теперь къ случаю, когда развѣдчики сообщили о присутствіи непріятеля впереди—по курсу экспедиціоннаго флота и въ разстояніи, приблизительно, 15 миль. Встрѣча не можетъ быть избѣгнута; надо приготовиться къ бою. Съ этою цѣлью передніе броненосцы останавливаютъ ходъ, а всѣ остальныя суда тщательно удерживаютъ свои мѣста; третій же отрядъ броненосцевъ направляется между ними полнымъ ходомъ и занимаетъ мѣсто сзади 2-го отряда или иное положеніе, смотря по тому, въ какомъ строѣ адмиралъ предпочи-

таетъ готовиться къ бою. Затѣмъ броненосцы направляются въ сторону непріятеля, сопровождаемые посыльными судами. Развѣдчики, или слѣдуютъ за адмираломъ, или остаются при транспортахъ, смотря по сдѣланнымъ распоряженіямъ. Транспортный флотъ остается подъ командою своего отдѣльнаго начальника и держится вдали отъ мѣста боя....

Предполагалось, что силы наступающаго превосходнѣе: но допустимъ, что, вслѣдствіе какихъ либо несчастныхъ случайностей, бой окончится въ пользу слабѣйшаго. Несомнѣнно, что противникъ всѣ свои неповрежденныя суда направитъ тогда противъ транспортовъ и поэтому послѣдніе должны быть готовы къ бѣгству. Въ этомъ отношеніи трудно дать какія либо указанія; все зависитъ: отъ состоянія погоды, степени удаленія отъ отечественныхъ береговъ, отъ нейтральныхъ или непріятельскихъ портовъ и отъ разныхъ другихъ непредвидѣнныхъ условій. Поэтому, не касаясь частностей, ограничусь тѣмъ общимъ замѣчаніемъ, что наибольшею заботою должны пользоваться при этомъ транспорты съ пѣхотой, какъ служащіе помѣщеніемъ для большаго числа людей. Эти транспорты должны слѣдовать въ головѣ убѣгающаго флота; а послѣдними—грузовые. Во время боя, всѣ крейсеры и развѣдчики, оставшіеся при транспортномъ флотѣ, строятся между послѣднимъ и мѣстомъ боя и наблюдаютъ за непріятелемъ, который можетъ сдѣлать попытку къ набѣгу на транспорты, а въ то же время они готовятся подать помощь своимъ броненосцамъ. Въ эти минуты, если состояніе моря дозволитъ, должно спустить на воду судовыя миноноски, которыхъ, вмѣстѣ съ развѣдчиками, достаточно для охраны транспортовъ.

Въ предполагаемомъ случаѣ заслуживаетъ вниманія вопросъ о мѣстѣ пребыванія главнокомандующихъ: сухопутнаго и морскаго. Ранѣе они находились вмѣстѣ; что теперь дѣлать? идти ли сухопутному главнокомандующему въ бой, причемъ счастливый ударъ тараномъ можетъ разомъ лишить экспедицію обоихъ начальниковъ или ему лучше пересѣсть на то судно, которое носитъ флагъ командующаго транспортами, или, наконецъ, обоимъ главнокомандующимъ надлежитъ перебраться до боя на легкую и быстроходную яхту? Въ былое

время на многихъ флотахъ было принято, что адмиралъ помѣщался на одномъ изъ фрегатовъ (*).

Обратимся къ изслѣдованію второй изъ вышеназванныхъ опасностей. Передъ оставленіемъ отечественнаго порта, адмиралъ снабжаетъ всѣхъ судовыхъ командировъ самыми подробными инструкціями на случай разнообразныхъ происшествій во время плаванія и указываетъ нѣсколько *рандеву* (мѣстъ встрѣчи) на случай разлученія по какимъ бы то ни было причинамъ. Ирландская экспедиція 1797 года менѣе потерпѣла отъ бури, разсѣявшей корабли, чѣмъ отъ дурныхъ инструкцій. Начальникъ эскадры *Bouvet*, придя съ нѣсколькими фрегатами по назначенію въ бухту *Бантри*, прождалъ здѣсь нѣсколько дней и ушелъ обратно—наканунѣ прихода туда же главнокомандующаго дессантомъ. Нельзя не замѣтить, что современные паровые транспорты, разбросанные бурею, имѣютъ возможность собраться въ назначенномъ мѣстѣ и легче и быстрѣе, чѣмъ прежніе парусные; потому что, какъ только буря утихнетъ, они могутъ слѣдовать въ желаемомъ направленіи, даже прямо противъ вѣтра. Труднѣйшій случай, это: соединеніе въ самомъ пунктѣ высадки; какъ то было съ *Буве* (**). Спрашивается, слѣдуетъ ли въ такомъ случаѣ, при отсутствіи обоихъ главнокомандующихъ, свозить войска на берегъ, если они собрались въ достаточномъ количествѣ и берегъ свободенъ отъ непріятеля? Мнѣ кажется, что необходимо торопиться занятіемъ и укрѣпленіемъ берега, хотя бы пришлось выполнить это не съ авангардными войсками.

§ 8. **Средства для перевозки съ судовъ на берегъ.** Уважаемый авторъ трактата: «О флотѣ древнихъ» (De la marine des anciens), адмиралъ Жюрьенъ-де-ла-Гравьеръ, убѣждаетъ моряковъ заняться созданіемъ войсковыхъ транспортовъ такого

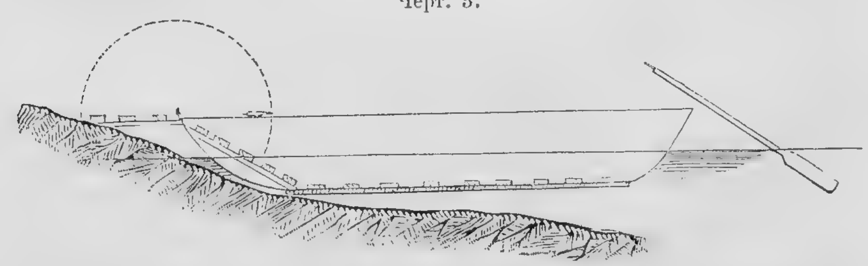
(*) Этотъ обычай былъ: даже узаконенъ нѣкогда во Франціи, но исторія не даетъ фактическихъ доказательствъ его цѣлесообразности. *Березинъ.*

(**) Былъ моментъ, когда подъ флагомъ *Bouvet* собралось передъ бухтой *Бантри* 18,000 войска: но находившійся при нихъ генералъ *Grouchy* нашелъ нужнымъ не высаживаться, а подождать прихода главнокомандующаго. Разразилась новая буря и вторично разсѣяла флотъ. Безъ этой фатальной нерѣшительности, Ирландія, неимѣвшая тогда англійскихъ войскъ, подпала бы подъ власть Франціи.

типа, которые могли бы на короткія разстоянія перевозить ихъ большими массами и которые могли бы приставать непосредственно къ берегамъ. Посадка войскъ въ шлюпки (и особенно лошадей и грузы) съ высокобортныхъ транспортовъ и мѣшкотна и опасна, а особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда судно качается съ боку на бокъ. Адмиралъ думаетъ, что не стоитъ имѣть прекрасную армію, если нельзя выбросить ее, подобно Цезарю, на берега Британіи или, подобно Аѳинянамъ, одновременно угрожать набѣгомъ и Халкидѣ, и Самосу и Лаконіи.

Какъ выполнить эту идею! какъ рѣшиться на плаваніе съ баржами открытымъ моремъ! Въ древности, когда морскія экспедиціи снаряжались только въ лучшее время года и притомъ въ сравнительно тихихъ водахъ восточной части Средиземнаго моря, подобныя плаванія не представлялись особенно рискованными; но въ океанѣ условія другія: кавалерія Цезаря была однажды разсѣяна въ Британскомъ каналѣ, въ другой разъ его войско осталось безъ провіанта, хотя переходъ каналомъ требуетъ только нѣсколькихъ часовъ. Правда, что флотилія 1805 года не боялась моря, но суда, ее составлявшія,

Черт. 3.



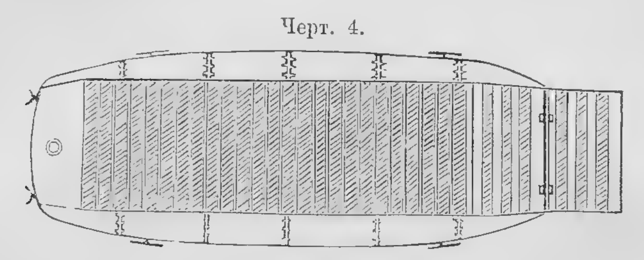
были крѣпкой постройки и ихъ можно даже упрекнуть въ излишнемъ углубленіи. Наполеонъ впрочемъ предвидѣлъ, что въ большинствѣ случаевъ пѣхотинцамъ приходится выскакивать изъ шлюпокъ въ воду—по поясъ и даже, по плечи.

Современныя *плоскодонныя шаланды*, буксируемыя *паровыми шлюпками*, ставятъ пѣхоту въ лучшія условія (*). По кон-

(*) Въ 1803 году первый консулъ испытывалъ *прамы*—плоскодонныя шлюпки, казавшіяся весьма пригодными для дессанта; онѣ были оставлены, вслѣдствіе трудностей управленія.

струкціи онѣ различны, но вообще представляютъ собою желѣзные ящики съ наклонными прямоугольными стѣнками и снабженные подъ дномъ деревянными рейками для сбереженія послѣдняго при удареніяхъ о камни (чертежъ 3). Съ внутренной стороны у нихъ также пришиты планки, которыя на днѣ образуютъ рѣшетчатую палубу, а на передней наклонной стѣнкѣ—какъ бы ступени. Кромѣ того, на обѣихъ оконечностяхъ имѣются площадки, которыя шальньерно соединены съ верхнею кромкою оконечностей (планширемъ) и, когда откинуты (черт. 3 и 4), то могутъ служить весьма удобной сход-

Черт. 4.



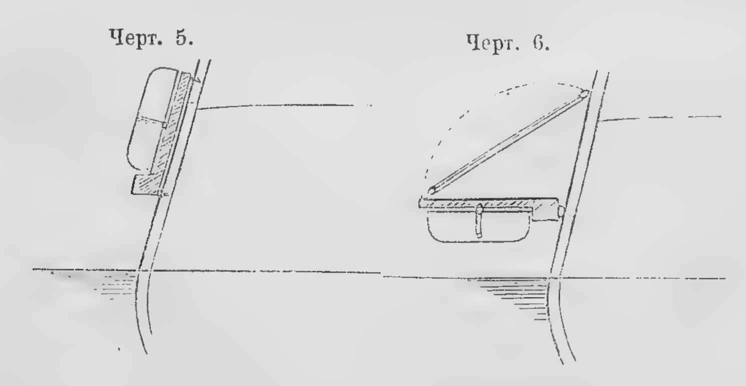
ней; эти же площадки, поставленныя вертикально, во время приближенія къ берегу, служатъ прикрытіемъ отъ ружейнаго огня противника. Шаланды подвержены качкѣ менѣе острокильныхъ шлюпокъ и при обыкновенныхъ обстоятельствахъ совершенно безопасны, если не перегружены. Такая шаланда поднимаетъ отъ 160 до 170 пѣхотинцевъ или одно полевое орудіе съ передкомъ, наполненнымъ снарядами, при 6 упряжныхъ лошадяхъ, 13 артиллеристахъ и 6 матросахъ. Общій вѣсъ груза будетъ тогда 10 тоннъ (ниже максимальнаго), а углубленіе 13 дюймовъ.

Всѣ сознаютъ, что размѣренія этихъ шаландъ слѣдовало бы увеличить и сдѣлать ихъ пригодными для поднятія цѣлой роты—240 человѣкъ, но боятся ухудшить ихъ усиленіемъ вѣса и погруженія. Эти шаланды перевозятся на судахъ двумя способами: или ставятся на палубу транспорта, или подвѣшиваются по бортамъ снаружи (черт. 5 и 6). Въ первомъ случаѣ, они обезопасены отъ дѣйствія волнъ, но загромождаютъ палубу и требуютъ времени для спуска; во второмъ же случаѣ, спускъ скоръ (около 3 минутъ) и легокъ, но они

подвержены ударамъ волнъ. Экипажъ шаланды состоитъ изъ 4 или, много, 6 человѣкъ, назначаемыхъ для дѣйствія рулевымъ весломъ, отдачи якоря, управленія буксирами и пр.

Стале-желѣзныя *разборныя шаланды* не имѣютъ указанныхъ неудобствъ, но за то требуютъ времени для сборки. Эти шаланды, имѣя длину 42,7 ф., ширину 11,5 ф., углубленіе 3,3 ф., водоизмѣщеніе 19,6 тоннъ и собственно вѣсъ корпуса 3,6 тонна, состоятъ изъ 10 частей и могутъ поднять 200 человѣкъ или одно полевое орудіе съ передкомъ, зряднымъ ящикомъ, 10 лошадьми и 12 человѣками прислуги.

Въ Англіи *M. Berthon* предлагаетъ *парусинные складные катера* длиною 42,6 ф., шириною 11,4 ф. и вѣсомъ 2 тонна. Имъ же предложены шаланды для лошадей длиною 39 ф., шириною 13 ф., при углубленіи 13 д. и вѣсѣ въ 2,5 тонна. Эти шаланды предполагалось вооружать полевымъ орудіемъ. Погрузка такой шаланды на судно требовала 11 минутъ, а выгрузка—7.


Черт. 5. Черт. 6.

Напомню въ заключеніе, что въ Тулонѣ, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, испытывался дессантный плотъ, состоявшій изъ двухъ глухихъ желѣзныхъ цилиндровъ съ заостренными оконечностями, которые соединялись разборной палубой. Кажется, что испытанія не оправдали надеждъ изобрѣтателей.

Обратимся теперь къ обыкновеннымъ острокильнымъ судовымъ шлюпкамъ. Для перевозки дессанта каждый транспортъ можетъ дать барказъ (отъ 29 до 42 ф. длиною) или большой катеръ (отъ 27 до 33 ф. длиною) и два малыхъ катера;

вельботы обыкновенно употребляются для разсылки приказаній. Экипажъ каждаго барказа или катера состоитъ при этомъ изъ рулеваго и двухъ матросъ; а снабженіе—изъ веселъ, буксировъ, верпа (якорь) и сходни (доска съ набитыми ступеньками), которая однимъ концомъ навѣшивается на штевень, а другимъ кладется на берегъ.

Шаланды, барказы и катера буксируются къ берегу паровыми катерами: но, если разстояніе значительно, а глубина средняя, то съ тою же цѣлью можно употребить канонерки и другія мелкія суда. Впрочемъ вблизи берега паровые катера удобнѣе, потому что, имѣя осадку не болѣе 3 футъ, они въ большинствѣ случаевъ могутъ подбуксировывать шлюпки такъ близко, что послѣднія добѣгаютъ до берега силою инерціи, пріобрѣтенной на буксирѣ.

Паровые катера обладаютъ обыкновенно скоростью хода отъ 6 до 8 узловъ (т. е. 6—8 миль въ часъ); имѣя же на буксирѣ двѣ шаланды съ дессантомъ они пойдутъ отъ 3 до 4 узловъ, если не будетъ противнаго вѣтра или волненія. Допустимъ вообще, что тѣ паровые катера, которыми снабжены первоклассные французскіе транспорты, могутъ каждый буксировать къ берегу отъ 250 до 300 человѣкъ, помѣщенныхъ на одной шаландѣ и на одномъ или двухъ катерахъ или 30 лошадей въ двухъ шаландахъ разной величины (отъ 12 до 18 на каждой) или, наконецъ, одно полевое орудіе съ принадлежностью, людьми, лошадьми и зряднымъ ящикомъ (*).

Для перевозки на берегъ тяжелой артиллеріи, назначаемой для вооруженія батарей, могутъ служить плоты, построенные на мѣстѣ. Въ предвидѣніи дессанта открытою силою барказы и катера вооружаются дессантными орудіями; а паровые ка-

(*) Описанныя шаланды, шлюпки и плоты не служатъ конечно отвѣтомъ на вышеуказанное предположеніе адмирала Жюрьенъ де ла Гравьера. Искомый отвѣтъ имѣется скорѣе въ слѣдующей части лекціи англійскаго маіора *Knollys* «О дебаркаціи» (*Revue Maritime* 1874 г., пер. *M. Barse*): «Три мелкосидящихъ парохода, сказалъ онъ, купленныхъ спеціально для Крымскаго дессанта, выскочили носами на прибрежную отмелость и передали прямо съ борта на берегъ каждый по одному батальону гвардіи». Вотъ, мнѣ кажется, попытка искомаго рѣшенія: намъ нужны мелкосидящія паровыя шаланды (можетъ быть парныя), которыя способны были бы поднимать не батальоны, а 2000 человѣкъ и выскакивать прямо на берегъ.

тера—митральезами Готчкиса и снабжаются электрическимъ фонаремъ, на случай ночныхъ дѣйствій.

Тунисская экспедиція показала, что шаланды французскаго флота сильно рыщутъ на буксирѣ и сверхъ того во всѣхъ отношеніяхъ чрезвычайно разнообразны, что съ одной стороны затрудняетъ буксировку и управленіе ими, а съ другой—всѣ расчеты по дебаркаціи. Кромѣ того у многихъ шаландъ откидная площадка составляетъ часть передней стѣнки шаланды, потому что петли или шальнеры помѣщены не на планширѣ, а немного только выше грузовой ватерлиніи. Въ тѣхъ случаяхъ, когда шаланда садится носомъ на берегъ или на прибрежное дно, названное видоизмѣненіе приноситъ пользу; если же берегъ приглубый, то откидывать такую площадку опасно.

§ 9. **Условія, которымъ долженъ удовлетворять пунктъ высадки.** Въ § 4 замѣчено, что главнокомандующіе арміей и флотомъ должны быть свободны въ окончательномъ выборѣ дессантныхъ пунктовъ, не уклоняясь, конечно, отъ данныхъ имъ инструкцій. Теперь постараемся выяснить основанія или соображенія, которыми руководствуются въ подобныхъ случаяхъ.

Жомини указываетъ на 4 цѣли, которыми могутъ задаваться морскія экспедиціи:

1. отторженіе отъ непріятеля колоній или отдаленныхъ владѣній;
2. атака второстепенныхъ государствъ;
3. диверсія или занятіе важнаго пункта;
4. военно-политическая диверсія противъ сильнаго государства, уже занятаго большой войной и отозвавшаго отъ береговъ свои войска.

Итакъ, избраніе пункта высадки обусловливается, прежде всего, соображеніями—*политическими и стратегическими*; затѣмъ, на рѣшеніе вліяютъ данныя: *тактическія* т. е. распредѣленіе обороны и топографія берега и *мореходныя*, потому что экспедиціонному флоту необходимо убѣжище отъ бурь и особенно въ зимнее время.

*

Чтобы охарактеризовать фактами разнообразіе требованій или условій, предъявляемыхъ на практикѣ разсматриваемыми предпріятіями, напомню о нѣсколькихъ экспедиціяхъ, которыя всѣ неудались, потому что главнокомандующіе не отнеслись съ одинаковымъ вниманіемъ ко всѣмъ условіямъ успѣха.

Въ 1799 году англичане и русскіе, высадившись у Гельдера, овладѣли мѣстностью прекрасною въ тактическомъ отношеніи: но исходъ экспедиціи не соотвѣтствовалъ началу. потому что союзникамъ, командовавшимъ моремъ, слѣдовало высадиться въ устьѣ Мааса и идти прямо на Гаагу и Утрехтъ, чтобы не допустить французовъ до соединенія съ голландцами и съ подкрѣпленіями, шедшими къ нимъ изъ Фландріи (*Jomini, Guerres de la Revolution*). Союзники увлеклись тактикой въ ущербъ стратегіи и были наказаны.

Въ 1694 г. англичане, высадившіеся въ Камаре, потерпѣли жестокое пораженіе, вслѣдствіе дурнаго выбора мѣста для высадки и энергичной обороны (Descente des anglais à Comaret, par M. Levot. Revue Mar. 1872 г.).

Катастрофа, которою закончилась экспедиція Карла V въ Алжиръ (1541 г.), свидѣтельствуетъ о необходимости имѣть для флота убѣжище у атакованнаго берега или, вѣрнѣе, не предпринимать экспедиціи на совершенно открытый берегъ въ бурное время года.

Въ 1798 году *Popham* высадилъ къ западу отъ Остенде 2000 человѣкъ, назначенныхъ для уничтоженія шлюза канала, соединяющаго Остенде съ Шельдой. Это смѣлое предпріятіе увѣнчалось полнымъ успѣхомъ: но, когда англичане, выполнивъ порученіе, думали вернуться на суда, они не нашли ни одного, потому что штормъ заставилъ флотъ отойти отъ береговъ. Тогда англійскій генералъ рѣшился выпутаться изъ бѣды, посредствомъ дерзко-смѣлаго требованія сдачи Остенде. Отвѣтомъ градоначальника былъ конечно отказъ; а, между тѣмъ, изъ Фландріи прибыло нѣсколько батальоновъ и англичане должны были положить оружіе.

Приведенные примѣры удовлетворительно освѣщаютъ изучаемый вопросъ и позволяютъ установить слѣдующія прин-

ципальныя требованія, которымъ долженъ удовлетворять пунктъ высадки:

1. строго соотвѣтствовать политической или стратегической задачѣ предпріятія;

2. имѣть по близости удовлетворительное убѣжище для флота, если на него намѣрена базироваться экспедиція (обратный случай—Египетскій дессантъ 1798 г.);

3. выступающее очертаніе берега или, лучше, мысъ, обстрѣливаемый съ двухъ сторонъ; изогнутость же берега внутрь благопріятнѣе для обороны (*);

4. соотвѣтствовать сухопутнымъ тактическимъ требованіямъ и имѣть удобное сообщеніе съ внутренностію края (**);

5. мѣстность должна быть благопріятна въ санитарномъ отношеніи и имѣть источники прѣсной воды (***).

(*) Послѣднее или третье условіе одинаково важно, какъ при высадкѣ, такъ и при обратной посадкѣ войскъ на суда. Идеальною въ этомъ отношеніи мѣстностью, будетъ песчаный, не очень узкій и притомъ приглубый полуостровъ, оканчивающійся возвышенными скалами или песчаными дюнами, на которыхъ можно было бы возвести редюитъ. Исторія даетъ примѣръ высадки на подобный, почти что идеально прекрасный въ тактическомъ отношеніи, пунктъ; это: высадка генерала *Bourmont* въ іюнѣ 1830 г. на полуостровѣ Сиди-Феррухъ (черт. 7). Эта мѣстность имѣла однако и недостатки; а именно: сосѣднія высоты командовали площадкой полуострова и якорное мѣсто было очень мало, почему адмиралъ *Дюперрé* долженъ былъ держаться подъ парусами.

(**) Перешеекъ не долженъ быть слишкомъ узокъ и длиненъ, потому что наступающій не можетъ развернуть тогда своихъ силъ. Каковъ бы ни былъ пунктъ высадки, онъ долженъ имѣть хорошее и недефилейное сообщеніе съ внутренностію края. Смежность лѣса всегда представляетъ для наступающаго условіе неблагопріятное.

(***) Мѣстность около рѣчныхъ устьевъ очень часто имѣетъ топкій, болотный характеръ и, безъ крайней необходимости, должна быть избѣгаема. Въ китайскую экспедицію время слѣдованія войскъ по низменностямъ устья Пейхо было критическимъ для французовъ; но китайцы имъ не воспользовались. Кромѣ того, какъ бы нибыло коротко время пребыванія въ подобныхъ топяхъ, слѣдуетъ расчитывать на появленіе въ войскахъ опасныхъ заболѣваній. Подобныхъ больныхъ придется передавать на госпитальные транспорты и чрезъ это затруднить впослѣдствіи пріемъ раненыхъ. Другое весьма важное санитарное условіе; это—обиліе хорошей прѣсной воды. Близъ береговъ всегда почти имѣются ключи или рѣчки, а въ нѣкоторомъ разстояніи отъ устья всегда и въ изобиліи найдется хорошая вода: но необходимо предвидѣть и тотъ возможный случай, что оборона, хотя нѣкоторое время, будетъ держать войска въ тѣсно блокированномъ прибрежномъ укрѣпленномъ лагерѣ! Въ этомъ случаѣ придется имѣть на берегу систерны и пользоваться, какъ судовыми запасами воды, такъ отчасти и дождевою.

Въ заключеніе замѣтимъ, что нахожденіе по близости мѣста высадки островка принесетъ экспедиціи большія выгоды и удобства. Его можно укрѣпить береговыми батареями и имѣть здѣсь: госпиталь, угольный складъ, запасы пороха и пр.

Черт. 7.



§ 10. **Рекогносцировка непріятельскаго берега.** «Восьмаго сентября (н. с.), въ день соединенія англійскаго и французскаго флота, происходило совѣщаніе на пароходѣ *Caradoc* между генеральскими чинами арміи и флота. На этомъ совѣщаніи было постановлено, что, предварительно окончательнаго избранія пункта высадки, коммисія изъ высшихъ чиновъ обѣихъ націй осмотритъ берегъ Крыма, отъ Херсонесскаго мыса до Евпаторіи, для выясненія оборонительныхъ средствъ непріятеля на этомъ пространствѣ. Вслѣдствіе этого паровой корветъ *Primouguet*, съ генераломъ *Canrobert*, контръ-адмира-

ломъ *Bouët-Willaumez*, артиллерійскимъ генераломъ *Thiry*, инженернымъ генераломъ *Bizat*, начальникомъ штаба генераломъ *Martimprey* и полковниками *Trochu* и *Leboeuf*, направились къ берегамъ Крыма въ сопровожденіи англійскаго парохода *Caradoc*, на которомъ находились генералы: лордъ *Raglan*, сэръ *Burgogne*, *Brown* и контръ-адмиралъ *Lyons*. Слѣдуя медленно вдоль берега, они усмотрѣли на серединѣ разстоянія между Альмой и Евпаторіей низменный и ровный берегъ, который, повидимому, былъ очень удобенъ для производства высадки. Поэтому коммисія приняла слѣдующія рѣшенія, утвержденныя главнокомандующими арміей и флотомъ, которые оставались на кораблѣ *Ville de Paris*:

«1) Предположеніе высаживаться въ бухтахъ Кача и Альма подъ огнемъ непріятеля отмѣняется; а вмѣсто того высадка имѣетъ произойти между названными рѣчками и Евпаторіей въ пунктѣ, именующемся на картахъ *Старый Фортъ* и находящемся въ долготѣ 45°».

«2) Одновременно съ высадкой, имѣетъ послѣдовать занятіе Евпаторіи 2000 турокъ, усиленными однимъ французскимъ и однимъ англійскимъ батальонами и прикрываемыхъ турецкими кораблями, однимъ французскимъ и пр.»

Окончивъ развѣдку, коммисія направилась полнымъ ходомъ къ флоту, который нашла въ нѣсколькихъ лье западнѣе Турканскаго мыса, направляющимся къ Евпаторіи. Утромъ $^{2}/_{14}$ сентября союзный флотъ бросилъ якорь противъ Стараго Форта (Moniteur 30 сент. 1854 г.)».

Обращая вниманіе моихъ читателей на этотъ образчикъ рекогносцировочнаго дѣйствія, считаю необходимымъ сдѣлать слѣдующее замѣчаніе: указанная рекогносцировка предшествовала высадкѣ по меньшей мѣрѣ за 36 часовъ. Такой промежутокъ времени болѣе, чѣмъ достаточенъ для того, чтобы бдительный противникъ успѣлъ собрать войска на главнѣйшихъ изъ угрожаемыхъ пунктовъ. Не должно расчитывать на такую слабую береговую охрану, какую мы нашли въ Крыму; а берега Англіи и Германіи въ особенности, хорошо снабжены средствами дозора и быстраго концентрированія силъ. Необходимо поэтому, чтобы рекогносцировка, облегчен-

ная общими указаніями хорошихъ картъ, была производима быстроходными крейсерами и возможно ближе ко времени высадки; а слѣдовательно она требуетъ изощреннаго глаза и большаго такта (*).

Задачи рекогносцировки заключаются.

1) въ выборѣ удобнѣйшей для высадки мѣстности и

2) въ опредѣленіи тѣхъ средствъ, которыми располагаетъ оборона въ избранномъ пунктѣ.

Отвѣтъ на послѣдній вопросъ гораздо труднѣе, чѣмъ можетъ казаться. Если имѣютъ дѣло съ непріятелемъ осторожнымъ, разумнымъ и увѣреннымъ въ себѣ, то трудно будетъ судить издали о нахожденіи на берегу оборонительныхъ средствъ: онъ будетъ скрывать ихъ до послѣдняго момента, чтобы поразить первовысадившихся неожиданностію атаки. Съ другой стороны, опознаніе на берегу приготовленій къ оборонѣ, лагеря, передвиженія войскъ и т. п. можетъ вызвать предположеніе о значительныхъ средствахъ, которыми располагаетъ здѣсь противникъ; тогда какъ въ дѣйствительности все это было не болѣе, какъ демонстративныя дѣйствія, маскировавшія его малочисленность. Съ увѣренностію можно судить только о наличіи или отсутствіи долговременныхъ укрѣпленій, судовъ и миноносокъ.

Начальникъ штаба прежде всего удостовѣряется въ томъ, что нѣтъ естественныхъ или искуственныхъ препятствій, которыя могли бы вредить движенію судовъ противъ пункта высадки, постановкѣ ихъ на якорь, приставанію шлюпокъ къ берегу и высадкѣ войскъ. Наибольшее его вниманіе должно быть посвящено опознанію степени чистоты взморья отъ минъ; для чего онъ долженъ имѣть въ своемъ распоряженіи нѣсколько легкихъ судовъ. Можетъ быть начальнику штаба надлежитъ распорядиться сдѣланіемъ кроки, какъ якорнаго мѣста, такъ и прилежащей части берега, для облегченія главнокомандующаго, если послѣдній не участвуетъ въ рекогносцировкѣ.

(*) Мнѣ кажется, что въ рекогносцировкѣ необходимо принимать участіе главнокомандующему флотомъ или, по меньшей мѣрѣ, его начальнику штаба.

Когда главнокомандующіе, основываясь на личномъ осмотрѣ берега или на докладѣ начальниковъ ихъ штабовъ, сдѣлаютъ выборъ, то немедленно составляются инструкціи, которыя раздаются высшимъ генераламъ, судовымъ командирамъ, начальникамъ крупныхъ частей и офицерамъ, имѣющимъ отдѣльныя, спеціальныя порученія. Замѣтимъ, что въ главномъ эти инструкціи могутъ быть изготовлены заранѣе и изложены въ предвидѣніи различныхъ случайностей; эта мѣра дастъ значительный выигрышъ во времени.

По полученіи инструкціи, два малыхъ крейсера направляются къ пункту высадки. Одинъ изъ нихъ, сопровождаемый въ случаѣ нужды двумя миноносками, имѣетъ порученіемъ выловить подводныя мины (*); другой—для постановки буйковъ, опредѣляющихъ мѣста для транспортовъ и другихъ судовъ, затѣмъ—для осмотра берега и постановки на немъ шестовъ съ значками для означенія опредѣленныхъ сборныхъ пунктовъ. Обѣими этими операціями должны руководить офицеры сухопутнаго и морскаго штабовъ. Не слѣдуетъ забывать при этомъ тѣхъ большихъ затрудненій, которыя испытывала англійская армія въ день высадки у Стараго Форта: буйки, поставленные для англійскаго флота подрейфовало и они смѣшались съ буйками, назначенными для французскихъ транспортовъ, что произвело безпорядокъ, затрудненія и имѣло окончательнымъ слѣдствіемъ вредную потерю времени.

Что касается до осмотра собственно берега, то посылка къ нему шлюпки съ вооруженными людьми можетъ принести большую пользу и вполнѣ удобна во время осмотра прибрежья штабными офицерами. Совершенно невѣроятно, чтобы непріятель дозволилъ безнаказанный осмотръ берега и не обнаружилъ себя; съ другой стороны—высадившіеся найдутъ въ большинствѣ случаевъ и притомъ по близости какія либо возвышенія,

(*) Для парализованія этого опаснаго средства надо повредить проводники и, если можно, уничтожить береговые центры. Для нахожденія проводниковъ были предложены различныя остроумныя средства; напримѣръ мортиры, выбрасывающія бомбы, несущія легкій несвободный дрекъ (кошка), конецъ веревки котораго остается на суднѣ, чтобы притянуть или оборвать задѣтый проводникъ. Это средство слѣдуетъ, впрочемъ, считать болѣе остроумнымъ, чѣмъ практическимъ.

съ которыхъ можно будетъ осмотрѣть окрестности или захватятъ кого либо изъ береговыхъ жителей, отъ котораго получатъ полезныя указанія.

Эти строки служатъ въ настоящемъ изслѣдованіи чертою, раздѣляющею случай высадки безъ сопротивленія отъ высадки съ боемъ.

Относительно буйковъ на рейдѣ и сборныхъ значковъ на берегу требуется дополнительное замѣчаніе: тѣ и другіе необходимы, но въ умѣренномъ числѣ. Совершенно достаточно указать буйками только мѣста для судовъ, на которыхъ находятся начальники отрядовъ; береговыми же значками достаточно обозначить сборные пункты только большихъ тактическихъ единицъ (*) (бригадъ напримѣръ); причемъ: сборный пунктъ каждой бригадной батареи означается отдѣльнымъ значкомъ, значекъ для кавалеріи ставить на одномъ изъ фланговъ и преимущественно на томъ, гдѣ удобнѣе выходъ на берегъ.

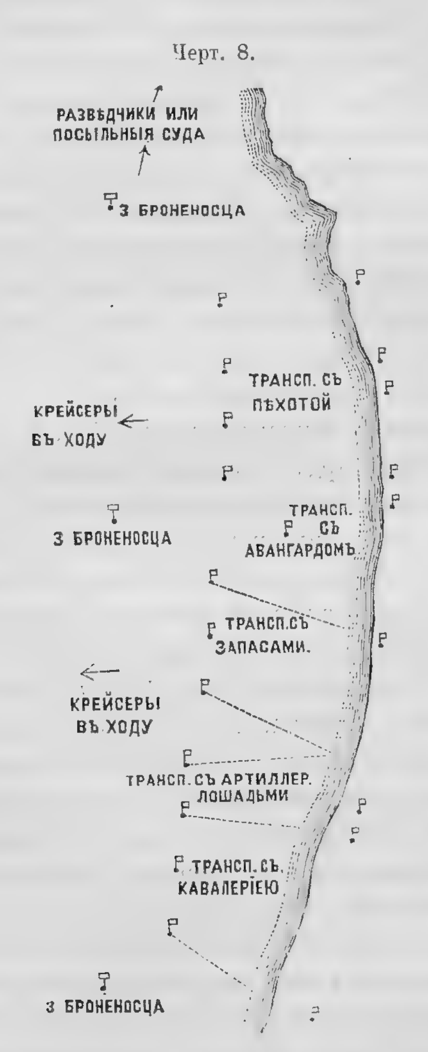
Чертежъ 8 изображаетъ примѣрное расположеніе буйковъ, значковъ и дозорныхъ судовъ.

§ 11. **Производство высадки.** Флотъ приближается и не прежде, какъ за два или за три часа до своего прихода къ избранному пункту, отправляетъ туда своихъ крейсеровъ и посыльныя суда. Австрійскій лейтенантъ *Kloss* совѣтуетъ, для обмана противника, вечеромъ, па канунѣ высадки, направлять конвойныя суда къ берегу значительно удаленному отъ мѣста высадки; затѣмъ, не открывая огней, сниматься съ якоря среди ночи и съ такимъ расчетомъ, чтобы къ разсвѣту подходить къ пункту высадки. Противъ этого прекраснаго совѣта можно сдѣлать только то важное возраженіе, что эскадрѣ очень трудно и небезопасно сниматься темною ночью съ якоря, не имѣя отличительныхъ огней. Если, однако, и не желаютъ подвергать суда послѣднеуказанному риску, то, во всякомъ случаѣ, самое раннее утро есть наилучшее время для приближенія къ мѣсту высадки; тогда можно надѣяться

(*) Береговые знаки должны быть противъ буйковъ тѣхъ судовъ, на которыхъ эти части доставляются.

на выполненіе операціи въ теченіи дня. Не будемъ упускать изъ виду, что только въ самыя послѣднія минуты, только по приходѣ на мѣсто, адмиралъ можетъ произнести окончательное рѣшеніе о возможности или невозможности высадки въ

Черт. 8.



тотъ же самый день: начинающійся вѣтеръ или волненіе, идущее съ моря вмѣстѣ съ флотомъ, могутъ принудить его отложить операцію. Это трудное рѣшеніе всецѣло лежитъ на отвѣтственности главнокомандующаго флотомъ. Въ 1830 году

адмиралъ *Duperré* находился въ подобномъ положеніи: усмотрѣвъ буруны на побережьи *Сиди-Феррухъ* и другіе признаки приближающейся бури, онъ не задумался поворотить назадъ въ море и скрыться съ флотомъ въ Пальмской бухтѣ.

Допустимъ, что состояніе погоды благопріятно: авангардъ отдѣляется отъ флота, полнымъ ходомъ несется къ берегу и становится на якорь. Тогда спускаютъ на воду шаланды (*), шлюпки и паровые катера съ разведенными парами.

Судовыя дессантныя партіи, взятыя съ боевыхъ судовъ на авангардные транспорты, высаживаются первыми, причемъ: одно отдѣленіе ихъ стремительно занимаетъ береговыя возвышенности, рыбачьи дома или таможенные посты или же семафорныя станціи, если таковыя имѣются не далеко отъ берега, а другое отдѣленіе остается на мѣстѣ, чтобы помогать выходу на берегъ сухопутныхъ войскъ.

Немного позднѣе направляются къ берегу паровые катера (числомъ 12 у авангарда), буксируя каждый около 300 человѣкъ, помѣщенныхъ на шаланды и шлюпки; а, сверхъ того, нѣкоторыя изъ послѣднихъ идутъ на веслахъ, если берегъ недалеко. Такимъ образомъ, за одинъ разъ, доставляется почти 4000 человѣкъ, т. е. вся пѣхота авангарда; вторымъ же рейсомъ доставляется кавалерія и артиллерія: въ общемъ на обѣ операціи идетъ $^{3}/_{4}$ *часа или не болѣе 1 часа.* Начальникъ авангарда немедленно извѣщаетъ объ этомъ главнокомандующаго и принимаетъ мѣры къ облегченію выхода на берегъ главныхъ силъ; а именно: первый высадившійся баталіонъ, усиленный нѣкоторымъ числомъ саперъ, распредѣляется въ пунктахъ, занятыхъ до него первымъ отдѣленіемъ судоваго дессанта и высылаетъ цѣпь нѣсколько впередъ; а эскадронъ кавалеріи приступаетъ къ развѣдыванію мѣстности впереди цѣпи. Не принимая на себя дальнѣйшаго разъясненія обязанностей авангарда, замѣтимъ только, что, имѣя дѣло съ такимъ капризнымъ элементомъ какъ море, никогда нельзя разсчиты-

(*) При подобной экспедиціи безусловно требуется, чтобы каждый большой транспортъ, имѣлъ 2 шаланды, а каждый малый транспортъ, броненосецъ и первоклассный крейсеръ — по одной. Какова бы ни была конструкція шаландъ общее ихъ число должно быть не менѣе 85 или 90.

вать навѣрное; поэтому и необходимо предвидѣть, что высадка остальныхъ войскъ можетъ замедлиться и даже пріостановиться, вслѣдствіе внезапнаго шквала или густаго тумана или зыби, поднимающейся иногда и при штилѣ и что вслѣдствіе этого авангардъ можетъ очутиться въ безпомощномъ и критическомъ положеніи. Казалось бы поэтому, что авангарду не слѣдуетъ торопиться удаленіемъ отъ берега,—быть бдительнѣе на флангахъ и т. п. Если пріостановка дебаркаціи дѣйствительно случится, то необходимо тотчасъ же занять оборонительное положеніе и ждать дальнѣйшихъ распоряженій главнокомандующаго. По этой же причинѣ слѣдуетъ въ первый же періодъ высадки озаботиться:

1) немедленнымъ установленіемъ сигнальной связи между передовою частью авангарда и берегомъ, между берегомъ и флотомъ и

2) устройствомъ полевыхъ укрѣпленій на мѣстѣ высадки.

Сомнительно, чтобы главнокомандующій присоединилъ къ авангарду телеграфный паркъ, который въ большинствѣ случаевъ будетъ находиться на одномъ съ нимъ суднѣ; связь же берега съ авангардомъ будетъ по всей вѣроятности конная, а для связи берега съ флотомъ, всего удобнѣе воспользоваться судовыми флажными сигналами, поднимаемыми на шестѣ или шлюпочной мачтѣ, установленной на одной изъ прибрежныхъ возвышенностей. Поэтому сигнальный ящикъ, книги и сигнальщики должны быть доставлены на берегъ съ одною изъ первыхъ шлюпокъ.

Относительно второй изъ вышеуказанныхъ предосторожностей замѣтимъ, что въ передовую авангардную колонну назначается только меньшая часть саперовъ; большинство же ихъ остается близъ берега и немедленно приступаетъ къ необходимѣйшимъ фортификаціоннымъ сооруженіямъ. При этомъ командиръ и тѣ люди изъ судоваго дессантнаго отряда, которые знаютъ мастерство, принесутъ большую пользу своими практическими свѣдѣніями; слесаря, плотники и машинная прислуга паровыхъ катеровъ окажутся неоцѣнимыми помощниками при укрѣпленіи строеній и при установкѣ на брустверахъ орудій. Если телеграфный паркъ, вполнѣ или

отчасти, пойдетъ съ авангардомъ, то не малую помощь принесутъ минеры паровыхъ катеровъ.

И такъ въ то время, когда авангардъ дѣйствуетъ соотвѣтственно требованіямъ своего назначенія и условіямъ мѣстности, а главныя силы арміи приготовляются къ высадкѣ, саперы, вспомоществуемые моряками, приступаютъ къ возведенію укрѣпленій въ пунктѣ высадки. На первое время ставятся легкія, горныя орудія: по впослѣдствіи доставляются 10 и 14 сантиметровыя. Вмѣстѣ съ тѣмъ производятся всѣ тѣ саперныя работы, которыя необходимы для движенія дессантныхъ войскъ внутрь края. Несомнѣнно, однако, что войска будутъ на берегу прежде, чѣмъ закончатся указанныя фортификаціонныя работы.

Приблизительно *черезъ часъ*, по выходѣ на берегъ авангарда, конвойныя суда займутъ предназначенныя имъ якорныя мѣста. Дѣло адмирала рѣшить: должны ли авангардные транспорты оставаться на своихъ мѣстахъ или сняться съ якоря для предоставленія большей свободы главной части флота. Что касается боевыхъ судовъ, то если послѣднія и не будутъ становиться на якорь, то свои паровые катера, шаланды и самыя большія шлюпки, уже перевозившія авангардъ, они во всякомъ случаѣ оставляютъ въ распоряженіи транспортовъ.

При избраніи пункта высадки бываютъ два случая: выгоды политическія, стратегическія или иныя могутъ склонить главнокомандующихъ къ сгруппированію высадки на маломъ пространствѣ, и тогда придется свозить дессантъ малыми частями, т. е. особенно спѣшить доставленіемъ на берегъ каждой партіи; если же высаживающійся можетъ расширяться по усмотрѣнію, то задача дебаркаціи будетъ заключаться въ томъ, чтобы свезти *за разъ* наибольшее количество людей. Выгоды послѣдняго дѣйствія будутъ указаны при изслѣдованіи операціи дессанта въ присутствіи противника; теперь же, предполагая берегъ свободнымъ, нѣтъ причинъ жертвовать порядкомъ и спокойствіемъ ради усиленной быстроты; хотя и не должно упускать изъ виду, что противникъ не можетъ быть особенно далекъ и что очень не хорошо, если онъ появится тогда, когда операція высадки еще въ полномъ ходу. Очевидно, что и въ

разсматриваемомъ случаѣ, при первыхъ признакахъ близости противника, слѣдуетъ принять мѣры къ скорѣйшему доставленію на берегъ всего дессантнаго корпуса.

Выше указано, что экспедиція располагаетъ *приблизительно 50 паровыми* катерами (считая 9 съ броненосцевъ, 3 или 4 съ крейсеровъ и 35 или 40 съ транспортовъ), что *каждый паровой катеръ можетъ буксировать* (въ двухъ шаландахъ-большой и малой или въ нѣсколькихъ большихъ судовыхъ шлюпкахъ): или *отъ 250 до 300 пѣхотинцевъ*, или *отъ 25 до 30 кавалеристовъ съ лошадьми*, или *1 полевое орудіе со всею его боевою принадлежностію*. Принявъ эти данныя за основаніе, увидимъ, что *50 катеровъ* съ соотвѣтствующимъ количествомъ шаландъ и шлюпокъ могутъ перевезти *въ одинъ рейсъ*: или дивизію пѣхоты (отъ 12,000 до 13,000 человѣкъ), или 8 полевыхъ батарей (48 орудій) съ принадлежностію, или кавалерійскую бригаду (около 1200 коней). Что же касается обозныхъ и другихъ фургоновъ, то перевозочныя средства, необходимыя для доставленія ихъ на берегъ, трудно опредѣлить съ точностію: но судя по *размѣрамъ и вѣсу повозокъ* (*) *можно, кажется, помѣстить*, при вынутомъ дышлѣ, по двѣ повозки въ шаланду, а лошадей и проводниковъ съ двухъ повозокъ въ другую, т. е. вообще расчитывать по одной повозкѣ съ принадлежностію на каждую шаланду.

И такъ 50 паровыхъ катеровъ, съ соотвѣтствующимъ числомъ шаландъ и шлюпокъ, могутъ въ одинъ рейсъ доставить къ берегу отъ 12 до 13 тысячъ пѣхотинцевъ: но такъ какъ полки никогда не будутъ въ полномъ комплектѣ, то общая

(*) Орудіе 80 м. м. кал.	6	лош.	7.10 м.	длинн.	1,43 м.	ходъ и вѣсъ	1,560	килогр.
» 90 »	6	»	7,40	»	1,52	»	2,000	»
Заряд. ящикъ . .	6	»	6,90	»	1,52	»	2,200	»
Батт. повозка . .	6	»	7,60	»	1,52	»	1,570	»
Фуражн.	6	»	7,70	»	1,52	»	1,950	»
Парков.	6	»	6,95	»	1,52	»	2,100	»
Кузнечная	4	»	6,90	»	1,52	»	1,860	»
Больничная . . .	2	»	6,10	»	1,52	»	1,840	»
Полковая	1	»	4,40	»	1,52	»	860	»
Интендантск. . .	4	»	7,00	»	1,52	»	2,100	»
Телеграфн. . . .	4	»	6,70	»	1,52	»	2,150	»

Дышло должно быть всегда вынуто; длина его отъ 2,60 до 2,80 метра.

численность пѣхотной дивизіи не превыситъ 12,000. Слѣдовательно можно расчитывать на 4 свободныхъ пар. катера, которые принесутъ большую пользу тѣмъ, что одновременно доставятъ на берегъ и штабныхъ лошадей, коихъ въ дивизіи около 95 (*).

Приведенный расчетъ долженъ, однако, измѣниться и притомъ весьма существенно, если признается необходимымъ высаживать *дивизіонную артиллерію (двѣ батареи) одновременно съ пѣхотой*. Подъ 2 батареи требуется 12 паровыхъ катеровъ; если же доставленіемъ зарядныхъ ящиковъ на берегъ можно запоздать на короткое время, то подъ артиллерію потребуется только 6 пар. катеровъ. По моему мнѣнію полученіе зарядныхъ ящиковъ со вторымъ рейсомъ не замедлитъ движенія внутрь; а между тѣмъ при такомъ распредѣленіи операція пойдетъ стройнѣе, такъ какъ на второмъ рейсѣ катерамъ придется буксировать только 1 бригаду и тѣ 2 баталіона, которые остались отъ бригады, составившей авангардъ.

Не будемъ, впрочемъ, входить въ дальнѣйшее изслѣдованіе комбинацій, возможныхъ въ организаціи передачи войскъ на берегъ, такъ какъ преимущества той или другой комбинаціи совершенно зависятъ отъ частныхъ условій даннаго случая.

Изъ вышесказаннаго слѣдуетъ, что 50 катеровъ въ два рейса доставятъ къ берегу всю пѣхоту и двѣ или три полевыхъ батареи. Тогда главнокомандующій экспедиціею сигналомъ приказываетъ начальнику штаба флота (мѣсто его на берегу), послать требуемое число паровыхъ катеровъ и шаландъ къ конюшеннымъ транспортамъ, которые уже спустили свои шаланды на воду, перегрузили въ нихъ лошадей и пересадили кавалеристовъ. Паровые катера немедленно буксируютъ эти послѣднія къ берегу, а транспорты грузятъ между тѣмъ шаланды, приведенныя паровыми катерами и которыя послѣдніе будутъ буксировать при слѣдующемъ рейсѣ и т. д. Напомню, что изъ общаго числа 900 кавалерійскихъ лошадей 150 уже на берегу при авангардной колоннѣ; остается, слѣ-

(*) Такъ какъ по плану автора штабныя лошади помѣщаются на однихъ транспортахъ съ пѣхотою, то выходитъ, что одновременно съ посадкою пѣхоты на шлюпки, транспортъ долженъ сгружать въ шаланды и лошадей.

довательно 750, которыхъ по ниже объясняемой причинѣ нельзя доставить къ берегу иначе какъ въ 5 рейсовъ. Предполагаемый флотъ имѣетъ отъ 85 до 90 шаландъ, которыя среднимъ числомъ помѣщаютъ каждая 15 лошадей съ ихъ всадниками; но такъ какъ на каждомъ транспортѣ имѣется только два нижнихъ рея (или 4 нока), при помощи которыхъ обыкновенно грузятъ лошадей, то каждый транспортъ можетъ одновременно нагружать только 4 шаланды, вмѣщающія 60 лошадей; а слѣдовательно свои 300 лошадей онъ переправитъ на берегъ въ пять рейсовъ.

Такимъ образомъ препятствіе къ быстрому доставленію на берегъ кавалеріи заключается не въ недостаткѣ паровыхъ катеровъ или шаландъ, а въ недостаткѣ на транспортахъ средствъ для перегрузки лошадей въ шаланды. Помѣщеніе верховыхъ лошадей на меньшихъ изъ конюшенныхъ транспортовъ, а упряжныхъ—на самыхъ большихъ, въ родѣ *Algésiras*, можетъ ускорить разсматриваемую операцію.

Паровые катера и шаланды, свободные отъ перевозки кавалерійскихъ лошадей, посылаются за артиллерійскими грузами; къ выгрузкѣ корпусной артиллеріи направляются также и всѣ другіе катера и шаланды, по мѣрѣ ихъ освобожденія. Относительно исполненія этой трудной операціи необходимо войти въ нѣкоторыя подробности. Лошади, упряжь и нѣкоторая часть матеріальныхъ принадлежностей батарей помѣщаются (см. § 3) на конюшенныхъ транспортахъ; большая же часть матеріала, по одному отъ батареи офицеру и у. офицеру и вся прислуга, кромѣ ѣздовыхъ, находятся на транспортахъ, спеціально назначенныхъ подъ матеріальную часть. Такимъ образомъ составныя части батарей приходится принимать съ разныхъ судовъ и поэтому необходима со стороны исполнителей большая точность для того, чтобы операція была выполнена въ порядкѣ и быстро; необходимо впередъ опредѣлить: какіе именно катера и шаланды должны брать упряжныхъ и верховыхъ лошадей и какіе-матеріальную часть. Не смотря на мѣшкотность погрузки лошадей, вѣроятнѣе, что эта операція будетъ выполнена ранѣе погрузки матеріальной части; спрашивается: выжидать ли съ лошадьми у борта или

немедленно отправлять ихъ къ берегу? Выжиданіе представляется мнѣ излишнимъ; чѣмъ скорѣе будутъ на берегу лошади, тѣмъ лучше; слѣдуетъ только лошадей и прочую принадлежность каждой батареи держать вмѣстѣ и положеніе ихъ на берегу означать какимъ либо хорошо видимымъ значкомъ.

Выше было указано, что каждая батарея состоитъ изъ 10 повозокъ, 90 лошадей и 115 человѣкъ прислуги. Что касается лошадей, то всѣ онѣ безспорно помѣстятся на 6 шаландахъ: но можно ли расчитывать по одной шаландѣ на 2 повозки? Несомнѣнно, что разборныя шаланды, длиною 43 фута, будутъ достаточны; но обыкновенныя, 33 футовыя, могутъ по длинѣ поставить только одну повозку или одно орудіе съ передкомъ; но такъ какъ эти послѣднія шаланды имѣютъ ширину въ 11,5 ф., то является возможность, ставя повозки поперегъ, помѣстить по 2 на каждую. Если признано будетъ полезнымъ имѣть для батарей разборные шаланды, то ихъ потребуется по 15 на батарею; артиллерійская прислуга можетъ быть при перевозкѣ посажена или на шаланды или на обыкновенныя судовыя шлюпки, буксируемыя одновременно съ шаландами. Располагая послѣдними въ количествѣ 90 штукъ можно перевезти на берегъ 6 батарей *въ одинъ рейсъ.*

Принимая въ расчетъ все вышеизложенное, постараемся опредѣлить теперь хотя бы приблизительно, количество времени, которое потребно для выполненія описанныхъ дѣйствій взятыхъ въ совокупности, предполагая при этомъ, что состояніе моря и погоды, а равно и характеръ берега благопріятны: *на высадку авангарда* (1 рейсъ) вполнѣ достаточно *1 часа; на высадку пѣхоты и трехъ батарей* (2 рейса) *$1^1/_2$ и крайнее 2 часа; на кавалерію* (5 рейсовъ) *2 часа* и *на артиллерію*, считая, что часть ея будетъ сгружена одновременно съ кавалеріей, можно положить добавочныхъ *$1^1/_2$ часа; въ суммѣ отъ 6 до $6^1/_2$ часовъ.*

Такимъ образомъ предполагаемый флотъ, начавъ операцію высадки раннимъ утромъ, будетъ около полдня или около часу дня имѣть на берегу и готовыми къ бою 25,000 пѣхоты, 900 лошадей и 10 батарей: но изъ этого числа, вся пѣхота—

эскадронъ кавалеріи и 4 батареи будутъ на берегу въ теченіе *первыхъ трехъ часовъ* (*).

Въ это время съѣзжаетъ на берегъ главнокомандующій съ своимъ штабомъ, съ телеграфнымъ паркомъ, денежнымъ ящикомъ и пр. Онъ находитъ войска уже двигающимися въ данномъ имъ направленіи, авангардъ и кавалерію на значительномъ разстояніи впереди, а саперовъ, возводящихъ близъ берега укрѣпленный лагерь.

Если время не позднее, то главнокомандующій сигналомъ пріостановляетъ на флотѣ работы и даетъ судовымъ командамъ время на обѣдъ, послѣ котораго приступаютъ къ выгрузкѣ матеріальной части и въ концѣ концовъ-къ выгрузкѣ обозныхъ лошадей и муловъ, которые находятся на транспортахъ конюшняхъ. Если море не очень безпокойно, то выгрузка съ судовъ повозокъ, ящиковъ съ зарядами и т. п. тяжестей не затруднительна, но выгрузка всѣхъ этихъ предметовъ изъ шаландъ на берегъ-дѣло трудное и для облегченія его полезно установить на берегу изъ шлюпочныхъ мачтъ или другаго матеріала родъ временныхъ стрѣлъ или крановъ, а, если можно, то устроить наскоро плавучія или неподвижныя пристани. Если въ предѣлахъ высадки, есть мѣста, закрытыя отъ волненія береговыми выступами (**), то пользоваться ими обязательно и вообще слѣдуетъ принять всѣ мѣры, которыя можетъ указать въ данномъ случаѣ морская опытность, для укрытія отъ волненія или для облегченія шлюпокъ въ моментъ приставанія ихъ къ берегу.

(*) Во время указанныхъ шести часовъ, приливъ или отливъ могутъ существенно измѣнить какъ очертанія берега, такъ и прибрежныя глубины. Находящійся на берегу начальникъ морскаго штаба долженъ принимать мѣры, чтобы шлюпки не садились на мель и чтобы они приставали въ пунктахъ наиболѣе удобныхъ для приставанія. Если потребуется, то онъ сигналируетъ главнокомандующему флотомъ о полной остановкѣ дебаркаціи или о присылкѣ шлюпокъ болѣе малочисленными партіями. Въ распоряженіи начальника морскаго штаба, состоитъ опытный офицеръ флота въ качествѣ, такъ сказать, коменданта берега, который съ подчиненными ему судовыми дессантными партіями всячески облегчаетъ выходъ на берегъ сухопутныхъ войскъ.

(**) Капитанъ *Hoscason* (Revue maritime, пер. *Macé*) требуетъ учрежденія команды *морскихъ саперовъ*, которые были бы обучены строить плоты, пристани, магазины, исправлять краны, шаланды и пр.

*

Само собою разумѣется, что выгрузка повозокъ съ матеріальныхъ транспортовъ и ихъ упряжныхъ лошадей съ конюшенныхъ транспортовъ должна происходить въ строго установленной послѣдовательности. Первыми будутъ, безъ сомнѣнія, выгружаться полковые обозы; а изъ нихъ, ранѣе другихъ, патронные ящики, затѣмъ—лазаретныя повозки, инструментальныя и пр. Пріемъ и направленіе обоза, устройство на берегу временныхъ складовъ или магазиновъ и вообще организація тыльной службы должна лежать на начальникѣ сухопутнаго штаба экспедиціи.

Для полноты нашего описанія доставки войскъ на берегъ укажемъ еще на нѣкоторыя частности. Мы уже говорили, что каждый паровой катеръ назначается буксировать или 2 шаланды, или 1 шаланду и нѣсколько судовыхъ катеровъ или 5—6 однихъ судовыхъ катеровъ. Чтобы ни буксировалъ паровой катеръ, болѣе тяжелыя суда должны ставиться имъ впереди болѣе легкихъ, а разстояніе между смежными судами должно быть около 40 футъ. Малая длина буксировъ выгодна въ томъ отношеніи, что при этомъ и послѣдняя шлюпка добѣжитъ до берега силою инерціи, когда паровой катеръ отдастъ буксиръ. Но, какъ ни желательно въ этихъ видахъ, уменьшеніе длины буксировъ, необходимо однако сообразоваться съ состояніемъ моря: въ штиль ихъ можно держать короче, на волненіи необходимо имѣть по длиннѣе. Каждый паровой катеръ долженъ имѣть офицера, каждая шлюпка—гардемарина или унтеръ-офицера; тѣ и другія должны быть снабжены дреками и дректовами. Если море тихо или если вѣтеръ съ берега, то шлюпки и шаланды могутъ выскакивать на берегъ или на береговую отмелость прямо носомъ. Приблизясь на удовлетворительное разстояніе и соображаясь съ глубиной, офицеръ, командующій паровымъ катеромъ, отдаетъ буксиръ и подается влѣво; при этомъ: первоидущая шаланда направляется прежнимъ курсомъ прямо въ берегъ, слѣдующая занею беретъ немного вправо, слѣдующая еще правѣе и т. д. (*).

(*) Судовыя гребныя суда, слѣдующія послѣдними, всегда могутъ выкинуть, хотя нѣкоторыя, весла и на греблѣ дойти до берега.

Какъ только шаланда или шлюпка ткнется въ грунтъ, баковой матросъ выскакиваетъ съ фалинемъ (привязной веревкой) въ рукахъ и, туго закрѣпивъ его на берегу за пень, камень и пр., помогаетъ установить сходню или опустить откидную площадку шаланды и подкладываетъ подъ переднюю ея кромку что-либо твердое. Если дебаркація происходитъ во время прилива или при легкомъ морскомъ вѣтрѣ, то, приближаясь къ берегу, каждая шаланда или шлюпка должна бросать свой дрекъ (якорь) съ кормы, дабы ея не поставило поперегъ въ то время, когда носъ коснется грунта; если же начался отливъ, то командующіе шлюпками должны озаботиться, чтобы ихъ суда не обсохли.

Если со стороны моря дуетъ довольно свѣжій вѣтеръ или идетъ волна и у берега прибой, то въ достаточномъ удаленіи отъ берега слѣдуетъ бросать дреки съ носу шлюпокъ, а у шаландъ (какъ и въ предъидущемъ случаѣ)—со стороны противоположной откидной площадки и, повернувшись на дрекахъ, неторопливо сдаваться къ берегу. Паровые катера держатся въ это время съ внѣшней стороны своихъ шлюпокъ, готовые подать немедленную помощь той изъ нихъ, которой дрекъ начнетъ сдавать. Если часть дессанта находится на паровомъ катерѣ, то послѣдній, или передаетъ его на берегъ черезъ шаланду, или (при мелководномъ берегѣ) сдаетъ на шлюпку, подходящую къ нему на веслахъ.

Когда всѣ войска сойдутъ на берегъ, начальникъ штаба дѣлаетъ шлюпкамъ и шаландамъ общій сигналъ идти къ транспортамъ по назначенію, по которому они отходятъ на свои дреки и затѣмъ берутся на буксиръ паровыми катерами.

Не должно упускать изъ виду, что взморье бываетъ иногда столь отмело, что шлюпки не могутъ подойти къ берегу на значительное разстояніе. Рекогносцировка должна выяснить это обстоятельство, дабы дессантныя войска были предупреждены. Въ подобномъ случаѣ людямъ приходится, или выскакивать изъ шлюпокъ въ воду, или для перехода ихъ на берегъ моряки авангарда устраиваютъ изъ пустыхъ боченковъ и рейковъ плоты—неподвижные или паромные. Во всякомъ

случаѣ у подобныхъ береговъ трудно передавать на берегъ повозки, орудія и вообще большія тяжести.

§ 12. **Укрѣпленный лагерь, различныя устройства, подкрѣпленія** и пр. Если не имѣется по сосѣдству порта, которымъ можно было бы воспользоваться, то является безусловная необходимость въ устройствѣ на берегу укрѣпленнаго лагеря, подъ прикрытіемъ котораго дессантныя войска могли бы, при неуспѣхѣ, благополучно перебраться на транспорты, не смотря на атаки сильнѣйшаго противника. Отрядъ генерала Мура, тѣснимый со всѣхъ сторонъ Сультомъ, измученный и разстроенный, благополучно перебрался на транспорты и тѣмъ избѣгъ гибели, благодаря укрѣпленіямъ, возведеннымъ въ Коруньѣ. Этотъ отрядъ, отдохнувъ и пополнившись, послужилъ ядромъ арміи, съ которою сэръ Веллеслей сильно укрѣпился потомъ на позиціи *Farrès-Vedras* и такимъ образомъ несчастіемъ Мура былъ подготовленъ успѣхъ болѣе счастливаго Веллингтона. Торресъ-Ведрасская позиція можетъ служить прекраснымъ образцомъ укрѣпленія, назначеннаго охранять обратную посадку на суда дессантныхъ войскъ. Другую такую же позицію—Сиди-Феррухскую—адмиралъ Буэ-Вельомецъ характеризуетъ такъ: «на внутренней сторонѣ полуострова былъ возведенъ рядъ полевыхъ укрѣпленій, передъ которыми вырытъ ровъ, обстрѣливаемый судовою артиллеріею. Это былъ укрѣпленный лагерь, который выдержалъ бы всѣ атаки противника». Указанные и другіе, имъ подобные, факты свидѣтельствуютъ о пользѣ нѣкотораго усиленія въ составѣ дессантныхъ войскъ, количества саперовъ и различнаго фортификаціоннаго инструмента и матеріала.

Гарнизонъ укрѣпленнаго лагеря можетъ быть сформированъ изъ состава судовыхъ командъ и суда же могли бы доставить на укрѣпленія свои прекрасныя 10 или 14 сентим. орудія: но удобно ли, хорошо ли обезсиливать флотъ, служащій для арміи базою, которому можетъ быть придется еще вступить съ противникомъ въ бой. Съ другой стороны невыгодно ослаблять и дессантный отрядъ выдѣленіемъ изъ его состава гарнизона и орудій. Намъ кажется, что лучшимъ рѣшеніемъ разсматриваемаго вопроса будетъ немедленная по-

сылка части транспортовъ въ ближайшій отечественный портъ за осадными орудіями для вооруженія укрѣпленнаго лагеря и за небольшимъ пѣхотнымъ отрядомъ, (хотя бы четырехбатальоннаго состава), предназначающимся служить и резервомъ для дессантной арміи, и гарнизономъ укрѣпленнаго лагеря, который, постепенно, по мѣрѣ прихода транспортовъ съ запасами, будетъ обращаться, и въ депо и въ ремонтное заведеніе всей экспедиціи. Въ обязанности коменданта лагеря должно входить: достройка пристаней, плотовъ и вообще приведеніе въ полную исправность всего, что нужно для быстроты обратной посадки войскъ, тѣснимыхъ противникомъ. Но главнокомандующіе должны заранѣе уговориться о планѣ этой послѣдней операціи, при чемъ имѣть въ предположеніи пріемъ войскъ, или на одни военныя суда или на одни транспорты или на тѣ и другія. Весьма возможно, что въ подобныхъ тяжелыхъ условіяхъ придется пожертвовать лошадьми и многими предметами матеріальной части.

Разсматриваемый укрѣпленный лагерь будетъ чрезвычайно полезенъ и для флота, а особенно въ томъ случаѣ, если по сосѣдству съ нимъ найдется хорошая якорная стоянка или сколько нибудь закрытая бухта.

Флотъ будетъ сдавать сюда своихъ больныхъ и здѣсь же запасаться углемъ и всѣмъ что ему требуется; сюда, наконецъ, будутъ по очередно заходить его крейсеры для отдыха отъ крайне утомительной блокадной и сторожевой службы. Если занятіе на непріятельской территоріи береговаго пункта предполагается сколько нибудь продолжительнымъ, то, можетъ быть, понадобится постройка небольшаго порта для легкихъ судовъ. Надзоръ за рейдомъ, охрана его отъ покушеній морскихъ силъ противника, наблюденіе за мертвыми якорями, пристанями для шлюпокъ и вообще за порядкомъ на рейдѣ и, наконецъ, облегченіе сношеній судовъ съ берегомъ возлагается на одного изъ опытныхъ капитановъ военнаго флота. Необходимо предвидѣть также возможность атаки занятаго рейда со стороны моря. Конечно оборона не можетъ въ данномъ случаѣ думать о возведеніи на берегу батарей, вооруженныхъ тяжелыми орудіями: но всегда можно поставить на при-

брежныхъ высокостяхъ легкую, дальнобойную артиллерію, весьма дѣйствительную противъ неброненосныхъ крейсеровъ; а съ броненосцами должны бороться броненосцы же, гардкоты и миноносцы. Наконецъ, если входъ на рейдъ узокъ, то его можно заградить минами.

Вернемся теперь къ первоначальнымъ предположеніямъ. Мы имѣли въ виду два случая: или тотъ, когда одного 30000 корпуса достаточно для выполненія задачъ, указанныхъ ему правительствомъ, или когда первопосланныя войска являются только передовою колонною арміи, которая направится къ берегамъ противника немного позднѣе—по изготовленіи къ походу второй серіи казенныхъ и торговыхъ транспортовъ. Въ этомъ второмъ случаѣ, въ самый день объявленія войны, а, если можно, то и ранѣе, дѣлаются распоряженія о быстромъ изготовленіи флота и наймѣ необходимаго числа торговыхъ судовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ для пріобрѣтенія выгодъ немедленнаго нанесенія противнику перваго удара, авангардный корпусъ отправляется по назначенію одинъ, (дней черезъ десять по объявленіи войны) и недѣли 2 или 3 оперируетъ на непріятельской территоріи самостоятельно. *Въ теченіи этихъ трехъ недѣль* собирается второй транспортный флотъ (*), достаточный для поднятія какъ втораго корпуса, такъ и остатковъ отъ перваго отряда. Весьма вѣроятно, что къ тому времени успѣютъ вернуться въ отечество и нѣкоторые изъ транспортовъ первопосланнаго флота (**). При изготовленіи второй серіи судовъ неизбѣжно является вопросъ о томъ: слѣдуетъ ли отсылать части втораго корпуса по мѣрѣ ихъ готовности или ждать снаряженія всего транспортнаго флота. Въ крымскую экспедицію войска посылались на театръ военныхъ дѣйствій непрерывно, по мѣрѣ ихъ изготовленія и, если наступающій совершенно командуетъ моремъ, то нельзя не признать преимуществъ этого способа. Но Германія, Италія, Россія и Авст-

---

(*) Составляется изъ военныхъ транспортовъ бывшихъ въ ремонтѣ и торговыхъ пароходовъ.

(**) Предполагаемъ, что у пункта высадки оставляется столько транспортовъ, сколько нужно для помѣщенія *однихъ людей* первовысаженнаго корпуса. Переходъ моремъ предполагается въ 600—800 миль или 4—5 дней.

рія, хотя и не имѣютъ военныхъ флотовъ, равносильныхъ французскому, тѣмъ не менѣе они достаточно сильны и предпріимчивы, чтобы заставить насъ не посылать транспортовъ иначе, какъ совокупно и подъ прикрытіемъ военныхъ судовъ.

Заканчивая съ вопросомъ, можно сказать неисчерпаемымъ, позволяю себѣ обратить еще вниманіе читателя на чрезвычайную важность устройства между Парижемъ и высадившеюся арміею быстраго и непрерывнаго сообщенія. Предположенное разстояніе въ 800 миль, современныя быстроходныя суда будутъ пробѣгать почти въ три дня. Но можно ли удовольствоваться этою скоростію и не слѣдуетъ ли заняться разработкою идеи объ установленіи въ подобныхъ случаяхъ телеграфнаго сообщенія между отечествомъ и дессантными арміями! Несомнѣнно, что при разработкѣ этой идеи усмотрится множество разнообразныхъ препятствій къ ея осуществленію, но ихъ не слѣдуетъ считать неопреодолимыми.

Въ заключеніе замѣтимъ, что окончательное рѣшеніе вопроса о количествѣ судовъ, соотвѣтствующихъ дессантной экспедиціи извѣстной численности, зависитъ отъ совокупности условій *даннаго* предпріятія, изъ коихъ главнѣйшее—*командованіе моремъ*.

ГЛАВА II.

Форсированный дессантъ.

---

§ 13. **Вступительныя замѣчанія.** Въ береговыхъ операціяхъ стратегическія выгоды всегда на сторонѣ наступающаго, а тактическія—на сторонѣ обороняющагося, потому что послѣдній, находясь въ полномъ невѣденіи относительно угрожаемаго пункта, вынужденъ разбрасывать свои силы и одновременно занимать нѣсколько позицій значительно удаленныхъ другъ отъ друга; но за то въ томъ случаѣ, когда высадка, поневолѣ или случайно, совершается въ виду войскъ обороны, то наступающему придется выстраивать ряды подъ огнемъ противника, и весьма возможно, что при этомъ онъ вынужденъ будетъ высаживаться малыми частями, т. е. вообще такъ или иначе, идти на рискъ быть, при неудачѣ, отброшеннымъ въ море. Къ этому могутъ присоединяться неудобства пересѣченной мѣстности, трудности приставанія къ берегу, обременительность слѣдованія по пескамъ и пр. Все это, вмѣстѣ взятое, можетъ въ такой мѣрѣ затруднять наступленіе, что рѣшительная и спокойная оборона не задумается вступить въ бой даже съ противникомъ значительно ея сильнѣйшимъ.

Очевидно, что въ разсматриваемомъ случаѣ быстрота и стремительность нападенія составляютъ существеннѣйшія условія успѣха, при которыхъ не невозможно, что наступающій успѣетъ высадить большую силу прежде, чѣмъ оборона соберетъ средства для дѣйствительнаго отпора. Къ несчастію,

многочисленный флотъ видѣнъ издалека и хорошо организованный береговой дозоръ успѣетъ по телеграфу извѣстить штабъ обороны часа за два до высадки. Приближеніе къ берегу во время тумана, можетъ быть полезно въ разсматриваемомъ отношеніи: но само по себѣ это средство на столько рискованно и исключительно, что на немъ нельзя основывать плана атаки. Здѣсь умѣстно напомнить маневръ, который мы уже указывали и который при случаѣ можетъ быть полезенъ; а именно: демонстративныя приготовленія флота къ высадкѣ въ значительномъ удаленіи отъ истинно угрожаемаго пункта и затѣмъ переходъ къ послѣднему въ теченіи ночи. Если непріятель вдастся въ обманъ и направитъ силы къ мнимо-угрожаемому пункту, то утромъ, замѣтивъ свою ошибку, онъ не успѣетъ своевременно привести въ исполненіе своихъ контръ распоряженій.

Въ статьѣ о рекогносцировкѣ мы указали на важность тщательнаго осмотра берега для предотвращенія опасныхъ сюрпризовъ. Не трудно представить себѣ всю гибельность положенія атакующаго, когда, при выходѣ на берегъ, еще находясь въ нестройныхъ массахъ, онъ неожиданно подвергнется сильному ружейному и картечному огню съ береговыхъ возвышенностей, изъ кустовъ, изъ за скалъ и пр. Тщательная рекогносцировка непремѣнно дастъ какія либо указанія; но, кромѣ того, должно помнить, что всегда, когда на берегу усматриваются удобныя прикрытія, дюны, лѣсъ, селеніе, слѣдуетъ предполагать за ними непріятеля; а потому, при движеніи дессантныхъ шлюпокъ къ берегу надлежитъ дѣйствовать по этимъ закрытіямъ изъ картечницъ и скорострѣлокъ, которыми вооружены передовые катера и барказы. Невѣроятно, чтобы этотъ огонь не произвелъ на скрывающихся никакого дѣйствія и чтобы противникъ не обнаружилъ своего присутствія отвѣтнымъ выстрѣломъ или какимъ либо движеніемъ. Во всякомъ случаѣ я утверждаю, что, какъ бы нибыло хорошо маскировано полевое укрѣпленіе, оно должно быть открыто рекогносцировкой; тѣмъ болѣе—укрѣпленіе долговременное, въ родѣ отдѣльнаго форта. Разрушеніе такого укрѣпленія—дѣло броненосцевъ; если же мелководье не позволитъ имъ приблизиться

на требуемое разстояніе, то съ укрѣпленіемъ справятся и тяжелыя орудія капонерокъ.

Не должно, однако, упускать изъ виду необходимости торопиться. Если хлопотать не объ ослабленіи такого укрѣпленія, а объ владѣніи имъ, то и слабая батарея можетъ дорого стоить атакующему: ея сопротивленіе можетъ дать противнику время для сбора своихъ силъ, что, при помощи телеграфа и прибрежныхъ желѣзныхъ дорогъ, происходитъ быстро.

Если берегъ обороняется плавучими батареями, мониторами и т. п., то очевидно, что прежде всякаго начинанія, слѣдуетъ съ возможною быстротою освободиться отъ этихъ опасныхъ противниковъ.

§ 14. **Дессантъ**. Предшествовавшее изслѣдованіе предполагало отсутствіе противника въ пунктѣ высадки или въ непосредственномъ съ нимъ сосѣдствѣ. Это обстоятельство позволяло свозить войска на берегъ по частямъ, ради достиженія лучшаго порядка и сущность плана дѣйствій заключалась въ томъ, чтобы быстрѣе сбросить на берегъ авангардъ, который наблюдалъ бы за ближайшими окрестностями, давалъ знать о непріятелѣ и, въ случаѣ надобности, остановилъ бы его по приближеніи къ пункту высадки. Въ настоящемъ случаѣ эта система не годится, потому что противникъ находится тутъ же на берегу, противъ насъ; теперь требуется *атаковать его съ фронта возможно большими силами*, а нѣкоторую часть дессантнаго отряда высадить въ сторонѣ *для атаки съ фланга*. Оба эти предложенія не состоятъ между собою во внутреннемъ противорѣчіи: заразъ нельзя высадить болѣе 20000 пѣхоты,—трудно, какъ увидимъ, послать и 12000; слѣдовательно, кромѣ бригады, отчисляемой въ резервъ фронтальной атаки, остается не мѣнѣе 4 баталіоновъ и 1 батареи для удара во флангъ противника и всего проще назначить для этого авангардныя войска, которыя размѣщены на отдѣльномъ самостоятельномъ отрядѣ. Для фронтальной атаки останутся (не считая 2 батальоновъ, отдѣленныхъ отъ авангарда) судовыя дессантныя роты и 3 бригады, т. е. около 20000 человѣкъ.

Думаю, что этихъ силъ, поддерживаемыхъ судовою артиллеріею, будетъ достаточно для одолѣнія противника, которому не дано времени сосредоточиться и котораго численность не можетъ превосходить одной дивизіи; если же у него будетъ двѣ дивизіи, то операція высадки будетъ слишкомъ рискованною и опасною. Во всякомъ случаѣ атакѣ должно предшествовать сильнѣйшее дѣйствіе судовой артиллеріи, которая разрушитъ полевыя укрѣпленія и другія прикрытія противника и настолько очиститъ берегъ, что атакующій въ состояніи будетъ свободно выдти на послѣдній. Въ этомъ случаѣ войска должны во время судовой канонады садиться въ шаланды и шлюпки и переходить на буксиръ къ паровымъ катерамъ, которые выстроятся въ слѣдующемъ порядкѣ.

Въ первой линіи пойдутъ 6 паровыхъ катеровъ, буксируя гребные барказы и катера, вооруженные артиллеріею и на которыхъ находятся морскія команды. Непосредственно за ними должны слѣдовать 6 баталіоновъ первой бригады, размѣщенныхъ въ 48 шаландахъ, буксируемыхъ 24 паровыми катерами. Остальные 10 катеровъ будутъ буксировать возможно большее число людей второй бригады, помѣщенныхъ на 20 шаландахъ и судовыхъ шлюпкахъ; причемъ на послѣднихъ достаточно имѣть только половинное число гребцовъ, дополнивъ ихъ сухопутными нижними чинами изъ числа перевозимыхъ. Если въ составѣ эскадры имѣются авизо или буксирные пароходы малой осадки, то они подбуксировываютъ 2-ю бригаду столько, сколько позволяетъ глубина.

Небольшія авизо, канонерки и др. суда малой осадки становятся затѣмъ на якорь или шпрингъ для поддержанія десанта огнемъ своей тяжелой, а когда можно, и легкой артиллеріи. Если пунктъ высадки находится внутри бухты, то во время пути полезно имѣть эти суда на флангахъ шлюпочныхъ линій для прикрытія ихъ отъ перекрестнаго огня обороны. Ничто не мѣшаетъ посадить на нихъ третью бригаду, которая черезъ это будетъ впослѣдствіи быстрѣе передана на берегъ, а кромѣ того, можетъ, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, дѣйствовать съ судовъ по непріятелю ружейнымъ огнемъ.

Когда паровые катера первой линіи подведутъ свои вооруженныя шлюпки къ берегу на разстояніе отъ 280 до 300 саженъ, то буксиры отдаются, шлюпки строятся въ ордеръ фронта и, дѣйствуя изъ орудій и ружей, движутся на греблѣ къ берегу. Что касается шести паровыхъ катеровъ, теперь освободившихся, то, хотя они тоже вооружены артиллеріею и слѣдовательно могли бы быть полезными, оставаясь въ первой линіи, но скорѣйшее доставленіе къ берегу большаго числа войскъ такъ важно въ данномъ случаѣ, что освободившимся паровымъ катерамъ слѣдуетъ идти къ третьей линіи или даже къ транспортамъ за новыми частями дессанта.

Первою колонною удобнѣе командовать одному изъ капитановъ 1 ранга; второю—начальнику первой бригады и третьею—дивизіонному начальнику; причемъ у всѣхъ должны быть въ распоряженіи опытные морскіе офицеры для стройнаго направленія шлюпочныхъ линій. Если важныя и непредвидѣнныя обстоятельства заставятъ измѣнить планъ атаки во время его исполненія, то это дѣлается посредствомъ сигнала съ адмиральскаго судна. Въ описываемый періодъ операціи оба главнокомандующіе находятся на флагманскомъ броненосцѣ; но если мелководность взморья удерживаетъ первоклассныя суда въ значительномъ удаленіи отъ берега, то адмиралъ переноситъ свой флагъ на одно изъ малыхъ судовъ, на которомъ вмѣстѣ съ начальникомъ экспедиціи и сопровождаетъ дессантныя колонны. Можетъ, однако, случиться, что главнокомандующій флотомъ признаетъ неудобнымъ или невозможнымъ, оставленіе броненосцевъ и тогда начальникъ экспедиціи сопровождается другимъ адмираломъ.

Вернемся къ прерванному описанію послѣдняго періода въ движеніи шлюпочныхъ колоннъ къ берегу. Мы остановились въ описаніи на томъ моментѣ, когда авангардные паровые катера удалились и первая колонна барказовъ начала двигаться на греблѣ, дѣйствуя изъ своихъ орудій; вторая колонна (паровые катера и шаланды) продолжаетъ слѣдовать за нею, готовая взять вправо или влѣво, смотря по условіямъ боя и по очертанію берега; третья колонна, какъ составленная изъ

судовыхъ единицъ весьма разнородныхъ, едва ли будетъ въ большомъ порядкѣ.

Когда первая колонна начнетъ приставать къ берегу, то боевыя суда направляютъ свой артиллерійскій огонь далѣе, на опорные пункты и резервы противника. Въ этотъ моментъ, начальникъ передовой колонны взвѣшиваетъ шансы успѣха и неуспѣха и, по личному усмотрѣнію, дѣлаетъ сигналъ о началѣ высадки: шлюпки, гребя усиленно, выбрасываются на береговую отмѣлость, люди изъ шлюпокъ выскакиваютъ и выносятъ на берегъ дессантныя орудія. Это опаснѣйшій моментъ операціи! Обороняющійся можетъ выскочить въ эти минуты изъ засады, сдѣлавъ предварительно залпъ, гибельный для высаживающихся. Не забудемъ, однако, что въ эти же минуты сильная вторая колонна вступаетъ на берегъ справа или слѣва отъ авангарда (смотря по дѣйствіямъ противника), поддерживаетъ разстроенные ряды моряковъ и овладѣваетъ какъ берегомъ, такъ и ближайшими ретраншементами противника. Это, однако не успѣхъ, а полъ-успѣха; потому что къ противнику спѣшитъ, безъ сомнѣнія, помощь и по этому надо торопиться приведеніемъ занятой мѣстности въ оборонительное положеніе (окопаться), и ускореніемъ дебаркаціи третьей бригады съ нѣсколькими хотя орудіями. Если фланговая атака, о которой говорено выше, проявитъ себя въ это время, то успѣхъ обезпеченъ.

Движеніе части флота въ сторону отъ главныхъ силъ не можетъ не быть замѣчено обороной, которая, безъ сомнѣнія, отрядитъ наблюдательный отрядъ, но послѣдній едва ли успѣетъ помѣшать высадкѣ, если диверсія будетъ выполнена рѣшительно и быстро. О случайностяхъ не говорю, и ничѣмъ какъ чрезвычайною случайностію можно назвать тотъ случай, когда непріятель отразивъ главную атаку успѣетъ отразить и фланговую. Зачѣмъ задаваться худшею изъ худшихъ возможностей.

Если мѣсто высадки пересѣкается рѣчкою, озеромъ или болотомъ, то слѣдуетъ высаживаться по одну ихъ сторону, тогда какъ непріятель вынужденъ расположиться по обоимъ; причемъ и здѣсь можно прибѣгнуть къ маневрированіямъ, по-

казывающимъ какъ бы намѣреніе высадки на обѣ стороны препятствія. Въ то же время, обстрѣливающая берегъ, судовая артиллерія должна имѣть цѣлью затруднять противнику переходъ съ одной стороны препятствія на другую.

Вдоль атакованнаго прибрежья можетъ встрѣтиться островокъ, скала или песчаная банка; ею слѣдуетъ немедленно воспользоваться для возведенія поспѣшной батареи, которую и вооружить нѣсколькими дессантными или полевыми орудіями. Можетъ случиться, что близъ берега идетъ полотно желѣзной дороги, по которому будутъ слѣдовать къ обороняющемуся подкрѣпленія; конечно этотъ путь слѣдуетъ разрушить тѣмъ или другимъ способомъ. Допустимъ, что успѣхъ увѣнчалъ усилія наступающаго и что четыре бригады пѣхоты командуютъ уже берегомъ; тогда слѣдуетъ немедленно приступить къ спѣшной выгрузкѣ артиллеріи и кавалеріи. Эти два рода оружія перевозятся однако съ большими трудностями и всегда слѣдуетъ расчитывать, что та или другая причина прервetъ эту операцію и потому надлежитъ одновременно позаботиться объ укрѣпленіи своей позиціи. Весьма возможно, что, непріятель, получивъ подкрѣпленіе, въ тотъ же день возобновитъ атаку, пользуясь тѣми выгодами, которыя ему могутъ доставить превосходство въ артиллеріи и кавалеріи. Такимъ образомъ высадившійся всегда можетъ съ чрезвычайною быстротою перейти изъ положенія атакующаго въ положеніе атакованнаго, при чемъ судовая артиллерія не въ состояніи уже оказывать ему поддержку.

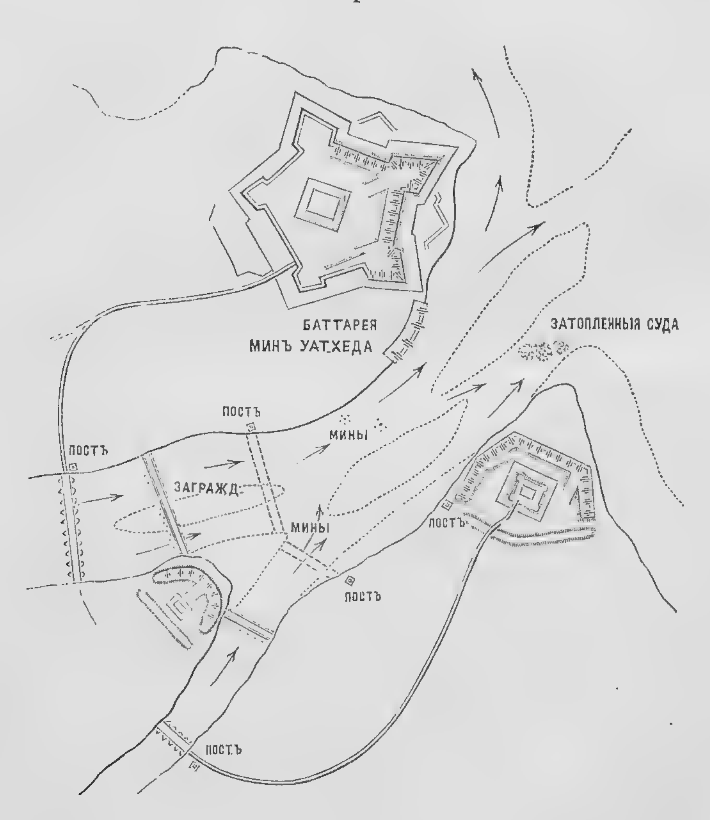
§ 15. **Нѣкоторые частные случаи.** Предположимъ, что дессанту слѣдуетъ высадиться на берегъ рѣки, которой устье охраняется укрѣпленіями, подводными загражденіями, затопленными судами и минами, т. е. какъ разъ случай (черт. 9) тождественный съ атакою Пейхо (*).

Очевидно, что овладѣніе устьемъ должно предшествовать всѣмъ другимъ береговымъ операціямъ, что первоклассные броненосцы не могутъ участвовать въ этомъ дѣлѣ и что пред-

(*) Нельзя не сознаться, что храбрость и энергія наступающаго ничего бы не сдѣлали въ данномъ случаѣ, если бы противникъ былъ искусенъ и опытенъ.

варительная рекогносцировка (проходовъ или фарватеровъ) въ данномъ частномъ случаѣ труднѣе и опаснѣе, чѣмъ въ общемъ, прежде описанномъ. Въ самомъ дѣлѣ: на паровомъ катерѣ, медленно двигаясь, придется ощупывать лотомъ дно, подвергаясь огню береговыхъ укрѣпленій и ежеминутно опасаясь быть взорваннымъ миной. На подобныя предпріятія лучше идти въ темное время и при дурной погодѣ, когда шумъ вѣ-

Черт. 9.



тра и волненія будутъ заглушать шумъ винта и машины. Для рекогносцировки паровые катера снабжаются только компасомъ, дрекомъ и лотомъ; ихъ роль—не уничтожать загражденія, а опредѣлить какъ глубину фарватера, такъ характеръ и мѣсто нахожденія подводныхъ загражденій. Для уничтоженія послѣднихъ пойдутъ другіе катера и миноносцы, которые посред-

ствомъ дрековъ и контръ-минъ постараются, или оборвать минныя проволоки, или разрушить взрывами минныя и другія загражденія. Слѣдуетъ позаботиться и о поврежденіи (минныхъ) батарей Уайтхеда, которыя мало замѣтны, но если имѣются, то непремѣнно у воды. Опознаніе батарей, фортовъ и траншей гораздо легче: въ устьяхъ рѣкъ берега не бываютъ высоки и съ марсовъ высокобортныхъ судовъ можно осматривать мѣстность на далекое разстояніе.

Если опознаніе опасностей и ихъ разрушеніе можетъ быть исполнено и ночью, то—прорывъ возможенъ только днемъ. Правда, что на Миссисипи федеральныя канонерки и другія суда съ успѣхомъ пользовались для этого ночнымъ временемъ: но названная рѣка особенно благопріятна въ судоходномъ отношеніи. Въ настоящемъ мѣстѣ умѣстно напомнить интересное описаніе опытовъ, сдѣланныхъ въ Портсмутѣ для выясненія условій операціи прорыва (Revue marit., января 1879 г.). «Эти опыты имѣли задачею воспроизвести операціи, которыя придется выполнять первокласснымъ броненосцамъ и вспомогательнымъ мелкимъ судамъ при прорывѣ чрезъ минныя загражденія. Отдѣленіе саперовъ, которому ввѣрена была оборона, заняло подъ минную защиту, впереди флота *Moneckton* и параллельно берегу, пространство въ 600 ярдовъ (258 саж.) длины и 800 (344 саж.) ширины, погрузивъ здѣсь въ двѣ линіи 45 минъ, частію ударныхъ, частію воспламеняемыхъ по желанію. Сѣверныя батареи и южные морскіе бастіоны, вооруженные передѣланными 64 фунтовыми орудіями, имѣли за парапетами пѣхотныя части для дѣйствія ружейнымъ огнемъ по шлюпкамъ и мелкимъ судамъ, которымъ было бы поручено очищеніе прохода. Наконецъ два судна, *Miner* и *Echo*, были поставлены на якорь такимъ образомъ, что своими картечницами Гатлинга могли усилить ружейный огонь укрѣпленій. Флотиліи, составленной изъ канонерокъ и миноносцевъ, было поручено подготовить, посредствомъ контръ-минъ, проходъ большимъ судамъ, которыя въ это время, держась снаружи рейда, должны были начать бой съ фортами. Всѣ подробности маневра были выработаны моряками и инженерами, совмѣстно; а избранные посредники должны были рѣшить впослѣдствіи,

на чьей сторонѣ побѣда. Флотилія оставила Стокъ-бей около двухъ часовъ пополудни вмѣстѣ съ канонерками *Blood-Hound* и *Vesuvius*. По сигналу съ *Blood-Hound*, четыре паровыхъ барказа выдѣлились изъ состава отряда и направились къ загражденіямъ. Они были снабжены дреками для подхватыванія минныхъ кабелей и каждый имѣлъ на буксирѣ *одиночку* (самая малая шлюпка) съ двумя матросами, которые имѣли приборъ для перерѣзанія кабелей, поднятыхъ дреками. Эти барказы были встрѣчены жестокимъ ружейнымъ и пушечнымъ огнемъ, который вывелъ изъ строя три барказа, четвертый же могъ слѣдовать далѣе подъ берегомъ. Между тѣмъ канонерки продолжали подвигаться къ проходу, буксируя каждая шлюпку съ контръ-миной, которыхъ красныя головки были хорошо видны съ берега. Когда они приблизились на разстояніе около 70 саженъ, батареи открыли по нимъ жестокій огонь, который не помѣшалъ канонеркамъ продолжать путь и бросать контръ-мины съ интервалами въ 100 ярдовъ (42 саж.). Въ то же время *Blood-Hound* безуспѣшно старался подхватить минные проводники посредствомъ прибора, именуемаго *cow-catcher*. Взрывомъ контръ-минъ обозначился конецъ операціи. Принимая въ расчетъ, что сфера дѣйствія каждой мины имѣетъ по окружности 80 футъ, слѣдуетъ заключить, что одного ряда минъ достаточно для открытія прохода въ 180 футъ, а двухъ рядовъ—въ 360 футъ, что достаточно для движенія броненосцевъ».

«Послѣ взрыва контръ-минъ операція казалась оконченною; но въ это время увидѣли, что четвертый барказъ, который двигался такъ близко къ берегу, что для попаданія въ него нельзя было дать орудіямъ надлежащаго сниженія, направился въ середину линіи и выпустилъ 4 снаряда для разрыва проволокъ: *эти результаты побудили посредниковъ признать побѣду за флотиліей*».

Описанный маневръ можетъ служить образцомъ дѣйствій, имѣющихъ назначеніемъ освободить фарватеръ отъ загражденій. Но въ данномъ маневрѣ рѣчь шла только о военномъ флотѣ; тогда какъ наше изслѣдованіе посвящается смѣшаннымъ экспедиціямъ. Въ послѣднемъ случаѣ необходимо болѣе

полное очищеніе прохода, а также разрушеніе береговыхъ батарей и уничтоженіе военныхъ судовъ противника, если таковыя имѣются на рейдѣ. Кромѣ того, если побѣда была приписана флотиліи, вслѣдствіе появленія четвертаго барказа среди линій загражденія, то нельзя не указать, что въ дѣйствительномъ бою едва ли случится подобное; потому что совершенно невѣроятно, чтобы четвертый барказъ могъ сохраниться невредимымъ, могъ не погибнуть, подвергаясь сильному и близкому огню изъ ружей и картечницъ, дѣйствительности котораго не препятствовало положеніе барказа подъ берегомъ. Слѣдуетъ по этому предполагать, что для дѣйствительной дневной атаки загражденій потребуется не четыре, а по крайней мѣрѣ восемь барказовъ, вспомоществуемыхъ миноносцами.

Описанный маневръ хотя и не рѣшаетъ интересующаго насъ вопроса, но, убѣдительно свидѣтельствуя о важности для обороны ружейнаго огня, приводитъ къ заключенію, что наступающему будетъ весьма полезно послать часть своихъ десантныхъ войскъ на берегъ для атаки фортовъ и батарей съ фланга, т. е. для отвлеченія на себя ружейнаго и картечнаго огня противника. Въ общемъ разсматриваемая нами операція будетъ состоять изъ слѣдующихъ дѣйствій: рекогносцировки прохода и разрушенія препятствій (*), высадки одной пѣхотной бригады для тыльной атаки непріятельскихъ укрѣпленій; прорыва части боевыхъ судовъ; боя съ укрѣпленіями броненосцевъ, оставшихся снаружи загражденій; употребленія навѣснаго огня канонерками и мортирными судами, поставленными мористѣе остальныхъ; существеннаго ослабленія крѣпостнаго огня и прохода транспортовъ (**). Кромѣ того, если въ предполагаемомъ мѣстѣ высадки у непріятеля имѣются значительныя силы, то придется поступить, согласно указаніямъ предъидущаго §, т. е. начать операцію съ атаки противника на берегу. Исторія осады Чарлстоуна въ американское меж-

(*) Если обороняющійся имѣетъ за загражденіями гардъ-коты, то и наступающему полезно имѣть подобныя суда въ головѣ колонны.

(**) Выжидать совершеннаго уничтоженія береговыхъ укрѣпленій и сдачи ихъ не слѣдуетъ. Эти укрѣпленія могутъ очень долго оказывать пассивное сопротивленіе и тѣмъ дать обороняющемуся время для призыва резерва.

доусобіе можетъ служить подтвержденіемъ. Слѣдовало овладѣть фортомъ *Вагнеръ* и батареей *Гейнсъ*, построенными на островѣ Моррисъ и защищавшими проходъ съ юга. Генералъ Джилморъ высадился на островъ Фолли, отдѣлявшійся отъ перваго проливомъ: но когда онъ предпринялъ переправу черезъ послѣдній, то оказалось, что на островѣ Моррисъ сепаратисты имѣютъ значительныя сухопутныя силы. Эти войска, атакованныя Джилморомъ и эскадрою Дальгрена, отступили въ фортъ Вагнеръ, отбили штурмъ и вынудили приступить къ правильной осадѣ.

Мы не упоминали о случаѣ, когда два форта охраняютъ проливъ перекрестнымъ огнемъ; но надо полагать, что всегда имѣется возможность отдѣльной ихъ атаки. Кромѣ того, въ этой главѣ мы изслѣдуемъ вопросъ о форсированномъ дессантѣ, а не о морскихъ осадахъ, къ которой придется обратиться если оборона пролива, который мы желаемъ форсировать, такова, что для борьбы съ нею требуются продолжительныя приготовленія и правильная осада; подобное состояніе обороны должно быть извѣстно при самомъ снаряженіи экспедиціи, оно не можетъ быть неожиданностію.

Относительно послѣдующихъ дѣйствій замѣтимъ только, что во время дебаркаціи войскъ слѣдуетъ принять охранительныя мѣры противъ атаки, какъ сверху рѣки, такъ и снизу, со стороны моря. Въ 1864 году федералисты, для обезпеченія подвоза (по рѣкѣ *James-River*) арміи Гранта къ Петербургу, прикрылись солиднымъ загражденіемъ со стороны Ричмонда, расположеннаго на той же рѣкѣ, выше по теченію.

Въ заключеніе этого § замѣчу, что ночныя высадки хотя и возможны при электрическомъ освѣщеніи, но только для малочисленныхъ судовыхъ дессантовъ и подъ условіемъ хорошаго изученія мѣстности днемъ. Паровые катера, имѣющіе электрическіе фонари, помѣщаются въ этомъ случаѣ на флангахъ колонны и освѣщаютъ самый берегъ, если онъ беззащитенъ, или—близъ лежащія, командующія возвышенности, если предполагается присутствіе противника.

§ 16. **Примѣры**. Неудача, испытанная въ 1807 году адмираломъ *Duckworth* у Константинополя всегда будетъ примѣромъ неспособности флота, неимѣющаго сухопутныхъ войскъ, къ овладѣнію приморскою мѣстностью, даже слабо защищенною. Адмиралъ Дуквортъ, придя съ семью кораблями и нѣсколькими фрегатами и корветами (на всѣхъ 600 орудій) къ Принцевымъ островамъ и расчитывая на дѣйствіе испуга, потребовалъ отъ Порты удаленія французскаго посольства и сдачи Россіи и Англіи укрѣпленій Босфора, Дарданеллъ и турецкаго флота. По указанію французскаго посла генерала Себастіани, турки начали нерѣшительные переговоры. Адмиралъ Дуквортъ былъ въ весьма затруднительномъ положеніи, потому что онъ могъ только бомбардировать Константинополь, но занять городъ ему было нечѣмъ; а между тѣмъ генералъ Себастіани спѣшно приводилъ въ порядокъ и усиливалъ укрѣпленія Сераля, Топхане, Скутари и Дарданеллъ. Потерявъ 11 дней на безплодные переговоры и начавъ опасаться за благополучное возвращеніе, адмиралъ Дуквортъ снялся съ якоря и съ попутнымъ вѣтромъ пошелъ Дарданеллами прорывомъ, при чемъ его корабли получили сильныя поврежденія и кромѣ того онъ потерялъ 300 человѣкъ. Спустя нѣсколько мѣсяцевъ англичане предприняли атаку Копенгагена, но при этомъ усилили экспедиціонный флотъ 20,000 арміей и имѣли успѣхъ.

Въ теченіи войнъ конца прошлаго и начала нынѣшняго столѣтій (1792—1815) англичане, вслѣдствіе малочисленности своей арміи, рѣдко снабжали флотъ сухопутными войсками: но немногочисленныя смѣшанныя операціи ихъ того времени замѣчательны удивительною быстротою въ доставленіи арміи на берегъ одними судовыми средствами.

Совершенно въ другомъ отношеніи поучительна ихъ экспедиція на островъ Валхеренъ (1809 г.). Англичане намѣревались разрушить Антверпенъ и для этого прорваться въ Шельду съ сильнымъ флотомъ (40 кораблей, 30 фрегатовъ и 80 мелкихъ судовъ) и высадить 50,000 армію съ осаднымъ паркомъ (400 транспортовъ). Моментъ избранъ былъ прекрасно: французская армія была въ Австріи за 400 лье; Флисингенъ, охраняющій входъ въ Шельду, былъ вооруженъ очень слабо; не-

многочисленныя пѣхотныя войска, здѣсь находившіяся, состояли изъ стариковъ и новобранцевъ; наконецъ французскія суда, стоявшія въ Шельдѣ, не были въ состояніи полной готовности къ бою. Начало операціи было блестяще: первая дивизія арміи лорда *Chathom* высадилась въ виду войскъ генерала *Bonnet*, быстро овладѣла всѣмъ островомъ Вальхеренъ, немедленно двинулась далѣе и обложила Флисингенъ. Если бы въ этотъ моментъ лордъ Чатамъ, оставивъ дивизію подъ Флисингеномъ, направилъ другимъ (менѣе глубокимъ, но за то и неукрѣпленнымъ) рукавомъ Шельды свои фрегаты и болѣе мелкія суда съ остальною частью арміи, то Антверпенъ (гдѣ все находилось въ полномъ безпорядкѣ) и флотъ были бы взяты, арсеналъ разрушенъ и имперія понесла бы унизительный ударъ. Но лордъ Чатамъ медлилъ, боялся смѣлости предпріятія и желалъ сначала утвердиться въ устьѣ рѣки, чрезъ овладѣніе Флисингеномъ, а затѣмъ уже идти къ Антверпену. Сдача Флисингена произошла только черезъ мѣсяцъ; а въ теченіе этого мѣсяца оборона Антверпена совершенно преобразилась. Англичане не рѣшились уже подниматься по Шельдѣ далѣе; армія ихъ между тѣмъ гибла отъ Валхеренскихъ лихорадокъ.

Вспоминая Вальхеренскую экспедицію, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ парусную эпоху только при попутномъ вѣтрѣ можно было двигаться вверхъ по рѣкѣ и что теперь, благодаря пару, нѣтъ уже надобности выжидать вѣтра въ теченіе нѣсколькихъ дней. Поэтому, если въ наше время эскадра снабжена судами требуемой осадки, силы и вооруженія и если мѣстныя условія или обстоятельства не неблагопріятны, то неуспѣхъ возможенъ только при нерѣшительности, при отсутствіи неуклоннаго и энергичнаго стремленія къ заданной себѣ цѣли.

Замѣчаніе. Когда первая и вторая главы были уже написаны (до сентября 1881 г.), авторъ получилъ возможность собрать нѣкоторыя данныя на войсковыхъ транспортахъ Тунисской экспедиціи. Эти данныя еще болѣе укрѣпили въ немъ то мнѣніе, что въ европейской войнѣ торговые транспорты много хуже казенныхъ. Первые годятся только для подвоза отдѣльныхъ частей и грузовъ; для перевозки лошадей они совершенно не годны; бѣдныя животныя грузятся въ трюмъ, гдѣ

имъ ужасно въ бурное время. Затѣмъ на транспортахъ, участвовавшихъ въ Тунисской экспедиціи, обыкновенно чувствовался недостатокъ въ водѣ чрезъ каждые 3—4 дня плаванія и они обращались къ помощи военныхъ судовъ. Личный составъ на торговыхъ судахъ неудовлетворителенъ и выгрузка, несмотря на разныя механическія приспособленія, обыкновенно шла медленно; большихъ шлюпокъ и шаландъ они не имѣютъ. Командиры торговыхъ судовъ непривычны къ плаванію въ эскадрѣ, на переходахъ невозможно держать ихъ въ стройномъ порядкѣ и на рандеву они приходятъ или слишкомъ рано или слишкомъ поздно. Къ успѣху экспедиціи судовые офицеры торговыхъ судовъ относятся съ сравнительнымъ равнодушіемъ и я слышалъ, что посадка съ торговыхъ транспортовъ войскъ въ шлюпки замедлялась иногда тѣмъ, что, приближаясь къ якорному мѣсту, командиры ихъ забывали раздавать дессанту его оружіе.

ГЛАВА III.

Посадка на суда отряда, тѣснимаго непріятелемъ.

§ 17. **Вступительныя замѣчанія**. Конецъ каждой смѣшанной экспедиціи заключается въ обратной посадкѣ на суда дессантныхъ войскъ, причемъ эта операція выполняется, или по заключеніи мира, или во время перемирія, или во время полнаго разгара военныхъ дѣйствій. Предметомъ нашего изслѣдованія будетъ одинъ послѣдній случай.

Отступленіе, соединенное съ отраженіемъ атакъ насѣдающаго непріятеля, составляетъ трудную операцію, въ теченіи которой не легко поддерживать въ войскахъ порядокъ, дисциплину и бодрость даже и въ лучшемъ случаѣ—при отступленіи на отечественную или дружественную территорію, т. е. при одушевленіи войскъ надеждою на скорую помощь. Несравненно труднѣе и рискованнѣе она въ томъ случаѣ, когда приходится отступать среди враждебно настроеннаго населенія, испытывать недостатокъ въ провіантѣ, отражать непрестанныя атаки противника безъ надежды на помощь и когда базою и цѣлью служитъ при этомъ клочекъ берега, прикрываемый орудіями флота.

Несомнѣнно, что противникъ будетъ стараться отрѣзать отступающаго отъ его крохотной базы и очень возможно, что онъ успѣетъ въ этомъ и что дессантныя войска вынуждены будутъ направиться къ другому мѣсту морскаго побережья. Послѣднее обстоятельство необходимо предвидѣть и заранѣе

отмѣтить нѣсколько береговыхъ пунктовъ, пригодныхъ для пріема войскъ. Занимать и заранѣе укрѣплять всѣ избранныя мѣста, не только не нужно, но даже вредно; потому что личныхъ силъ флота недостаточно для этого, а ослаблять десантную армію, отдѣленіемъ частей для гарнизонной службы въ разныхъ береговыхъ пунктахъ,-не выгодно; кромѣ того подобное распоряженіе посвящаетъ противника въ планы атакующаго. Наконецъ оно не требуется и потому еще, что, въ разсматриваемомъ случаѣ, начальникъ дессанта будетъ по всей вѣроятности имѣть во время отступленія нѣсколько дней на предупрежденіе адмирала о вновь избираемомъ пунктѣ для обратной посадки войскъ и тогда флотъ, *если туманъ, буря и иное препятствіе его не задержитъ*, нетолько успѣетъ своевременно прибыть къ мѣсту назначенія, но и возвести необходимѣйшія полевыя укрѣпленія.

§ 18. **Спѣшное возведеніе фортификаціонныхъ сооруженій для прикрытія обратной посадки войскъ.** Въ четвертомъ § первой главы выяснены условія, которымъ должно удовлетворять мѣсто высадки; очевидно, что и мѣсто обратной посадки должно удовлетворять тѣмъ же условіямъ, т. е. *огонь флота долженъ командовать имъ;* что наилучше достижимо въ томъ случаѣ, когда избранный пунктъ имѣетъ форму полуострова, соединяющагося съ материкомъ узкимъ перешейкомъ. Но и въ худшемъ случаѣ, т. е. когда берегъ имѣетъ вогнутое очертаніе, дальнобойность судовыхъ орудій можетъ парализировать невыгоды береговаго очертанія: расположивъ свои суда у входныхъ мысовъ, адмиралъ будетъ командовать флангами позиціи. Затѣмъ, если дорога, ведущая изъ внутренности страны къ пункту посадки, приближается мѣстами къ морскому берегу, то и въ послѣднихъ противникъ можетъ быть останавливаемъ огнемъ судовой артиллеріи. Наконецъ, берегъ можетъ имѣть бухточки, откуда видны движенія противника и откуда можно дѣйствовать по немъ навѣснымъ огнемъ.

Независимо вышеупомянутой, собственно судовой помощи, адмиралъ долженъ и на берегу приготовить все что можно для лучшей обороны позиціи. Возьмемъ для примѣра худшій случай, т. е. берегъ, имѣющій вогнутое очертаніе и предполо-

жимъ, что въ распоряженіи адмирала только два дня. Спрашивается, какъ наилучше воспользоваться этимъ срокомъ?

Укрѣпленный лагерь, который мы вынуждены были покинуть, охранялся бригадою, состоящею приблизительно изъ четырехъ батальоновъ. Тамъ были, кромѣ того: слабосильные, легко раненые, выздоравливающіе, которые всѣ могутъ нести крѣпостную артиллерійскую службу; затѣмъ, тамъ имѣлся взводъ саперовъ и рота артиллеристовъ. Всѣ эти люди будутъ доставлены въ вновь избранный пункъ. Допустимъ, однако, что начальникъ экспедиціи, вынужденный прибѣгнуть къ крайнимъ мѣрамъ, вызвалъ пѣхотную бригаду въ дѣйствующій отрядъ. Въ такомъ случаѣ адмиралъ можетъ выслать на работы дессантныя партіи (около 1200 человѣкъ); если же флоту не угрожаетъ противникъ со стороны моря, то усилить ихъ отрядомъ изъ различныхъ судовыхъ мастеровыхъ. Короче, въ общемъ можно расчитывать на 1500 рабочихъ. Спрашивается, что можно сдѣлать съ этимъ персоналомъ въ два дня, подъ условіемъ обилія инструментовъ, доставленныхъ изъ брошеннаго укрѣпленнаго лагеря? 1500 работниковъ могутъ, среднимъ числомъ, вырыть въ часъ времени около 850 саженъ траншейныхъ окоповъ или закрыть поспѣшной профили (болѣе сильной профили, чѣмъ у траншейнаго окопа) около 47 саженъ. Для постройки редута нужно 6 часовъ времени: профиль его подобна профили поспѣшнаго закрытія, а протяженіе линіи огня около 140 саженъ. Такіе редуты располагаются обыкновенно на исходящихъ углахъ и, во всякомъ случаѣ, на обѣихъ оконечностяхъ оборонительной линіи, которой фланги они должны защищать.

Что касается постройки батарей, то отрядъ въ 20 человѣкъ рабочихъ можетъ построить таковую только для трехъ орудій и то въ продолженіи 7 часовъ времени. Орудія могутъ быть поставлены на $1-1^1/_2$ фута ниже горизонта земли; на каждое орудіе нужно считать, примѣрно, отъ $2^1/_2$ до 3 саженъ протяженія линіи огня; а высоту бруствера—около $2^1/_2$ футъ (зависитъ отъ типа лафетовъ). Приведенныя данныя показываютъ, что 1500 рабочихъ въ два дня построятъ:

1) Три редута, изъ которыхъ одинъ въ центрѣ линіи и два на оконечностяхъ оборонительной линіи. Они могутъ имѣть открытую горжу, такъ какъ съ этой стороны они прикрываются огнемъ флота. Въ ихъ исходящихъ углахъ могутъ быть построены барбеты съ платформами для полевыхъ орудій и для ввоза орудій аппарели. Профиль редутовъ будетъ спѣшная.

2) Нѣкоторое число углубленныхъ *батарей*, снабженныхъ эполементами. Каждая батарея на 3 орудія будетъ возводиться отдѣленіемъ въ 20 рабочихъ. Если будетъ время, то слѣдуетъ устроить закрытія и для полевыхъ орудій дѣйствующаго отряда.

Съ цѣлью прикрыть отступленіе, первыя прибывшія орудія тотчасъ же открываютъ огонь по непріятелю. Не слѣдуетъ пренебрегать естественными мѣстными закрытіями въ случаѣ недостатка искуственныхъ закрытій....; земляная насыпь, ровъ, даже стѣна могутъ служить для артиллеріи хорошимъ закрытіемъ. Приведемъ примѣръ: 18-го августа 1870 г., въ $4^1/_2$ часа пополудни, четыре прусскія батареи вышли изъ Гравелатскаго дефиле, чтобы занять позицію на высотахъ у Saint-Hubert; онѣ должны обстрѣливать нашъ (французскій) сильно укрѣпленный лѣвый флангъ у Point-du-jour. Одна изъ этихъ четырехъ батарей, а именно, конная батарея кавалерійской дивизіи Гартмана, расположилась въ садахъ позади небольшой стѣнки, «благодаря этому импровизированному брустверу, она удержала свою позицію безъ особенно чувствительныхъ потерь» (*); остальныя три батареи были сбиты въ нѣсколько мгновеній.

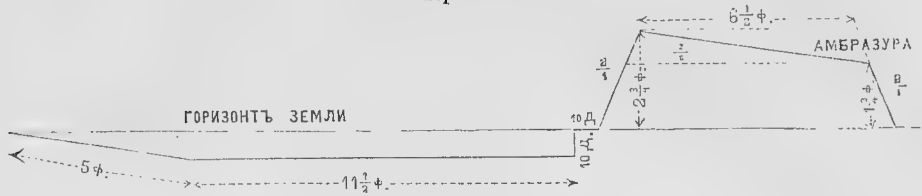
Вернемся къ нашимъ оборонительнымъ работамъ: на постройку редутовъ и батарей уйдетъ, безъ сомнѣнія, весь первый день. Во второй день батареи получатъ такую профиль (чертежъ 10).

3) Въ центрѣ позиціи—*линію отдѣльныхъ укрѣпленій* поспѣшной профили, которыя будутъ прикрывать собою главные выходы и служить связью между отдѣльными углубленными

(*) Ferdinand Lecomte, *Guerre franco-allemande*, tome II.

батареями (черт. 11 и 12). Для этого будетъ достаточно имѣть линію огня протяженіемъ отъ 235 до 280 саж. Такимъ

Черт. 10.



Профиль углубленной батареи.

образомъ при помощи этихъ редутовъ, батарей и отдѣльныхъ укрѣпленій мы будемъ имѣть прочное ядро для обороны.

Черт. 11.

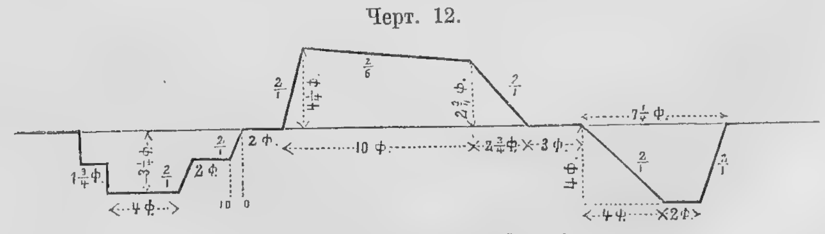
Планъ ложемента.

4) Наконецъ въ продолженіе 4 часовъ мы можемъ впереди этого центральнаго ядра построить линію траншейныхъ окоповъ на протяженіи около 6—7 в.

Это будетъ передовая оборонительная линія, которую мы займемъ всею имѣющеюся у насъ въ распоряженіи пѣхотою десантныя роты, вооруженныя своими магазинными ружьями, принесутъ здѣсь большую пользу.

Если можно будетъ располагать еще нѣсколькими часами времени, то слѣдуетъ усовершенствовать эти постройки. Для

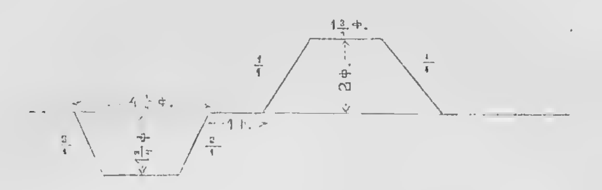
Черт. 12.



Профиль поспѣшнаго укрѣпленія.

этого вырываютъ впереди линіи ровики для стрѣлковъ; насыпаютъ траверсы на батареяхъ, подверженныхъ боковому огню,

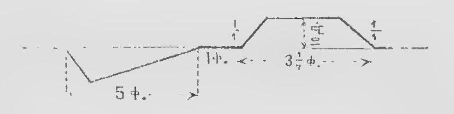
и по редюиту въ каждомъ редутѣ; для обстрѣливанія дорогъ перекрестнымъ огнемъ, по обѣимъ сторонамъ ихъ, строятъ реданы на линіи траншейныхъ окоповъ; наконецъ фланги оборонительной линіи усиливаютъ длинными крыльями съ



Черт. 13.

Профиль траншейнаго окопа для пѣхоты.

выдвинутыми впередъ крайними редутами. Если имѣется въ распоряженіи нѣсколько картечницъ, то мѣсто для нихъ найдется въ батареяхъ или на линіи поспѣшныхъ укрѣпленій; онѣ въ сущности представляютъ позиціонныя орудія (превосходное оружіе для обстрѣливанія оборонительныхъ линій и, въ чемъ заключалась наша ошибка въ 1870 году) для дѣйствія совмѣстно съ полевыми орудіями. Можетъ быть окажется



Черт. 14.

Профиль ровика для стрѣлковъ.

возможнымъ расположить морскія пушки-револьверы на постоянномъ и надлежащимъ образомъ, обезпеченномъ пунктѣ; это—неоцѣнимое орудіе по его дальности, мѣткости и по баллистическимъ свойствамъ его снарядовъ (черт. 13 и 14).

Для лучшей обороны подступовъ къ позиціи слѣдовало-бы конечно произвести еще нѣкоторыя другія работы, но недостатокъ времени и рукъ вынуждаетъ отказаться отъ нихъ....

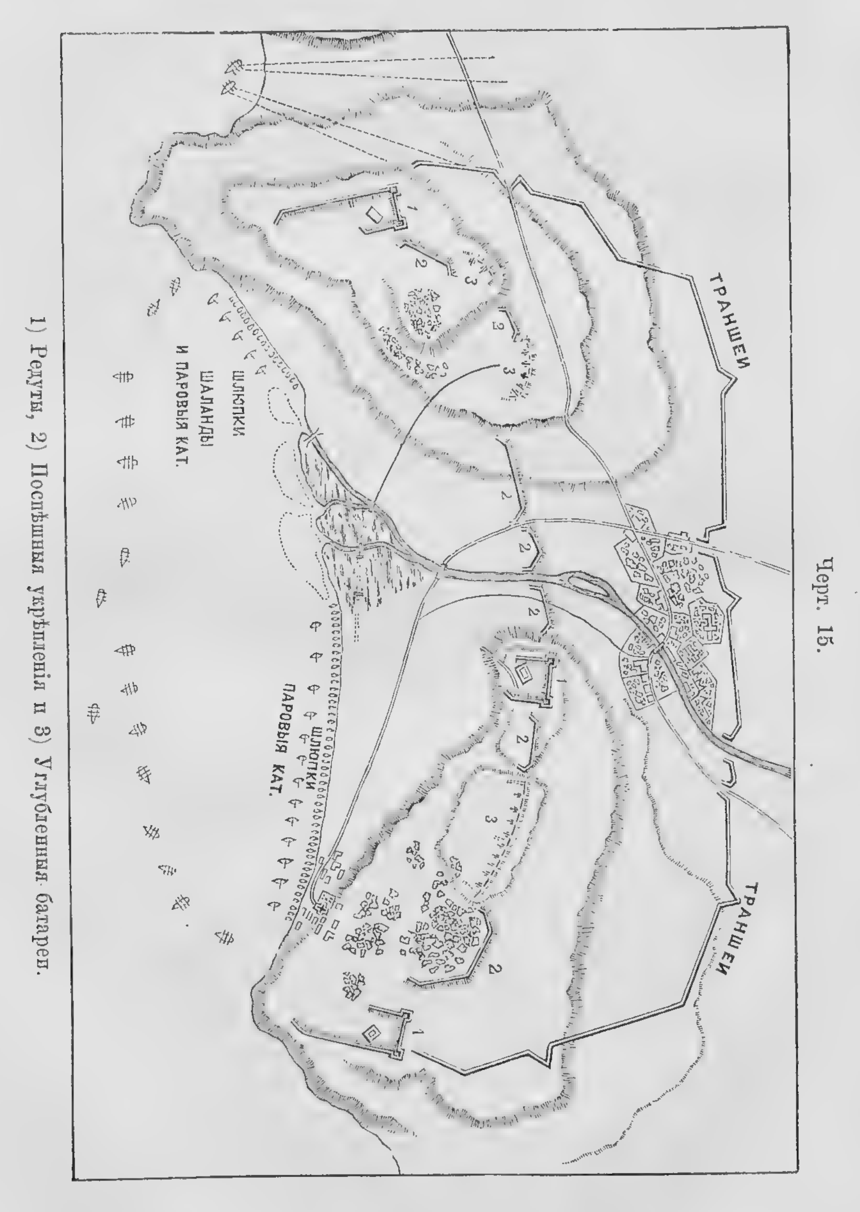
Впрочемъ нѣкоторую помощь въ этомъ отношеніи могутъ принести *передовыя* части отступающей арміи, въ числѣ которыхъ будутъ безъ сомнѣнія и саперы, такъ какъ въ арріергардѣ отступающаго они едва ли полезны. Напомнимъ, наконецъ, о нѣкоторыхъ добавочныхъ мѣропріятіяхъ, которыя полезны и даже необходимы; а именно: о заготовкѣ фашинъ и кольевъ (послѣднее для внѣшней ограды), объ обращеніи, гдѣ возможно, зданій въ блокгаузы и колокольныхъ башенъ въ помѣщенія для стрѣлковъ, о заложеніи минъ подъ рѣчные мосты и переправы черезъ болота внѣ крѣпости, объ устройствѣ мостовъ и другихъ переправъ въ предѣлахъ крѣпости и пр.

§ 19. **Отступленіе дессантной арміи въ укрѣпленіе и бой для обезпеченія обратной посадки.** Въ предъидущемъ § указаны оборонительныя работы, которыя могутъ быть выполнены въ два дня для укрѣпленія площади, приблизительно въ 450 десятинъ. Едва эти работы будутъ закончены, какъ покажется авангардъ (конечно слабый) отступающаго,—его раненые и больные. Послѣдніе немедленно перевозятся на госпитальныя суда, авангардъ занимаетъ укрѣпленіе, а лазаретныя линейки оставляются пока на берегу на случай перевозки раненыхъ.

За неимѣніемъ распоряженій главнокомандующаго, адмиралъ дѣйствуетъ по своему усмотрѣнію и, сообразуясь съ ходомъ дѣла, поспѣшностью отступленія, состояніемъ войска и со всѣми другими условіями, рѣшаетъ: слѣдуетъ ли немедленно перевести повозки на суда или приберечь всѣ средства для пріема войскъ. Саперную часть, которая непремѣнно будетъ въ авангардѣ, онъ употребляетъ для окончанія фортификаціонныхъ работъ. Между тѣмъ подойдутъ другія войска и главнокомандующій принимаетъ на себя дальнѣйшія распоряженія: указываетъ предметы, подлежащіе немедленной погрузкѣ; окончательно организуетъ оборону, употребляя въ дѣло и нѣкоторыя полевыя батареи и посылаетъ послѣднія приказанія начальнику арріергарда, указывая ему пути слѣдованія и время прекращенія боя или демаскированія укрѣпленнаго лагеря. Пѣхота вступаетъ въ лагерь съ одной стороны, кавалерія съ другой; главный и лучшій путь предоставляется

артиллеріи и повозкамъ. Если въ арріергардѣ исполнены съ быстротою всѣ полученныя имъ приказанія, то авангардъ

Черт. 15.



1) Редуты, 2) Поспѣшныя укрѣпленія и 3) Углубленныя батареи.

преслѣдующій будетъ разстроенъ внезапнымъ огнемъ укрѣпленій лагеря и вынужденъ остановиться. Этимъ моментомъ

смущенія противника можно воспользоваться, чтобы атаковать его съ отдохнувшими войсками и кавалеріей и отбросить; а затѣмъ—разрушить или испортить всѣ подступы и дать своимъ отдохнуть и пообѣдать.

Главнокомандующій долженъ быть, однако, готовымъ къ стремительной атакѣ его позиціи, какъ только подойдутъ главныя силы противника, за движеніями котораго наблюдаютъ и съ судовыхъ рангоутовъ и посредствомъ кавалерійскихъ разъѣздовъ (*).

Результатъ атаки можетъ быть двоякій: или непріятель будетъ отбитъ (**) или онъ овладѣетъ лагеремъ. Послѣднее менѣе вѣроятно, но возможно (***); поэтому въ теченіи боя, у берега должно находиться большое число паровыхъ катеровъ, шаландъ, шлюпокъ и судовъ небольшаго углубленія, раздѣленныхъ на группы, дѣйствующія при катастрофѣ самостоятельно. Въ послѣднемъ случаѣ, какъ только начальникъ группы усмотритъ, что его суда достаточно полны отступающими или вѣрнѣе спасающимися, онъ немедленно и съ величайшею поспѣшностію отваливаетъ отъ берега и уходитъ къ флоту. Допустимъ, однако, что первая атака отбита. Необходимо воспользоваться временемъ сбора противника для вторичнаго штурма и спѣшно готовиться къ возвращенію на суда. Эти приготовленія были уже начаты во время боя; теперь они усиливаются и ускоряются. Главнокомандующій даетъ общія

(*) Для войскъ неразстроенныхъ и еще бодрыхъ укрѣпленный лагерь представляетъ собою удовлетворительное убѣжище, но въ обратномъ случаѣ требуется хорошо укрѣпленное мѣсто.

(**) Когда возможно, флотъ дѣйствуетъ по наступающему противнику навѣсно. Въ 1871 году корветъ «*Armide*» разсѣялъ навѣснымъ огнемъ арабскій лагерь, укрывшійся въ горахъ; а въ 1881 году, во время Тунисской экспедиціи, авизо *Voltiger* за $5^1/_2$ верстъ безпокоилъ своими снарядами непріятеля, дѣйствовавшаго противъ колонны *Corriad'a*.

(***) Въ іюлѣ 1799 года въ Абукирѣ высадилось 15,000 турокъ. Они немедленно овладѣли крѣпостцой, которая защищала полуостровъ и возвели на перешейкѣ полевыя укрѣпленія. Несмотря на упорное сопротивленіе турокъ. *несмотря на огонь канонерокъ, который на нѣкоторое время остановилъ Мюрата*, укрѣпленный лагерь былъ взятъ штурмомъ; весьма немногіе изъ турокъ успѣли спастись на шлюпкахъ, а около 12000 было убито или утонуло.

указанія на счетъ грузовъ, подлежащихъ отправкѣ (*) и вмѣстѣ съ тѣмъ принимаетъ мѣры къ скрытію отъ непріятеля въ теченіи дня своихъ приготовленій и съ этою цѣлью исправляетъ поврежденія укрѣпленій. Съ наступленіемъ ночи зажигаются бивуачные огни, чтобы поддержать въ непріятелѣ увѣренность объ отсутствіи намѣренія покинуть батареи и, если главнокомандующій признаетъ необходимымъ ночью же оставлять берегъ, то дѣлаетъ соотвѣтствующія распоряженія. Особенно избѣгается всякій шумъ; колеса орудій и повозокъ, если нужно, обвертываются. Внѣшнія укрѣпленія занимаются въ это время дессантными партіями и морскою пѣхотою, какъ болѣе опытными въ посадкахъ на шлюпки и высадкахъ. Съ разсвѣтомъ непріятель замѣтитъ свою ошибку и всѣ свои силы направитъ безъ сомнѣнія на немедленное овладѣніе укрѣпленнымъ лагеремъ. Продолжать сопротивленіе безполезно и когда послѣдній солдатъ пѣхоты будетъ въ шлюпкѣ, начальникъ дессанта даетъ сигналъ отступленія, которое должно совершиться въ полномъ порядкѣ, отбивая атаки противника. Въ послѣдній моментъ крайніе въ линіи катера и барказы и малыя суда даютъ залпъ изъ своихъ картечницъ, очищаютъ берегъ отъ наступающаго непріятеля и тѣмъ доставляютъ дессантнымъ партіямъ нѣсколько моментовъ свободы для перехода въ шлюпки и для болѣе спокойнаго отваливанія отъ берега. Само собою разумѣется, что и флотъ прикрываетъ, по возможности, своимъ огнемъ отступленіе дессантныхъ партій.

Въ случаѣ, только что описанномъ, невозможно обойтись безъ потерь, останутся повозки, потерявшія кучеровъ; лошади безъ всадниковъ; орудія, застрявшія въ болотѣ и т. п. Но въ этихъ небольшихъ потеряхъ легко утѣшиться. Иное дѣло, если личныя силы экспедиціи разстроились, деморализировались во время отступленія. Въ послѣднемъ случаѣ главнокомандующему остается: дать войскамъ возможность какъ можно скорѣе отправиться на суда, а линію укрѣпленій занять на корот-

(*) Сначала перевозятся тяжести, потомъ свободная артиллерія, потомъ кавалерія.

кое время дессантными партіями и тѣми немногими частями, которыя не утратили порядка и энергіи. Въ подобномъ несчастномъ случаѣ можно думать только о спасеніи людей: обозъ долженъ быть брошенъ и поломанъ, орудія повреждены, лошади брошены или убиты..... Тяжелое предположеніе, котораго нельзя, однако, не дѣлать,—котораго нельзя не имѣть въ виду!

ГЛАВА IV.

Переправа черезъ проливъ или рѣку, при содѣйствіи флотиліи (*).

---

§ 20. **Общія замѣчанія.** Переправы черезъ большія рѣки, проливы и вообще черезъ узкія водяныя пространства чрезвычайно сходны съ морскими высадками.

По Жомини (Tableau analytique chap. II art. 10) успѣхъ рѣчныхъ переправъ обусловливается слѣдующимъ:

1) «Необходимо держать непріятеля въ заблужденіи относительно пункта переправы, дабы онъ не собралъ средствъ сопротивленія. Въ этихъ видахъ прибѣгаютъ, кромѣ стратегическихъ демонстрацій, къ ложнымъ атакамъ въ сосѣднихъ мѣстностяхъ и тѣмъ стараются разсѣять средства противника».

Это условіе или требованіе очень напоминаетъ намъ тѣ демонстраціи, о необходимости которыхъ мы говорили въ первой главѣ и тѣ тактическія диверсіи, о которыхъ говорено во второй главѣ.

(*) Источники: Correspondance de Napoleon I. *Passages des cours d'eau*, par Thival.—La marine ou Siège de Paris, par l'amiral de la Roneière le Naury,—Les Dernières Campagnes d'Alexandre, par l'amiral Jurien de la Gravière.—La Guerre d'Oriant, par ontacticien.—Histoire de la guerre civile en Amerique, par le comte de Paris.—Précis de la guerre des Etats-Unis, par le lieutenant-colonel de Coynart. — Manuels speciaux: Revue maritime (articles de M. M. Chaband-Arnaulte et Chardonneau), Revue d'artillerie, Spectateur militaire и другія.

2) «Необходимо сдѣлать все возможное для обезпеченія постройки мостовъ и для этого на противоположный берегъ перевести на лодкахъ нѣкоторую часть войскъ и отнять у противника всѣ тѣ прибрежные пункты, изъ которыхъ онъ можетъ вредить работамъ».

Это условіе напоминаетъ задачу авангарда въ морскомъ дессантѣ.

3) «Возведеніе сильныхъ батарей полезно не только для очищенія непріятельскаго берега, но и для того, чтобы заставить молчать ту артиллерію, которую непріятель выставилъ бы для противодѣйствія возведенію мостовъ. Съ этой точки зрѣнія очень важно, чтобы нашъ берегъ командовалъ непріятельскимъ».

Въ морскихъ высадкахъ эту роль играетъ судовая артиллерія, которой сила и подвижность даютъ командованіе берегомъ.

4) «Близость къ непріятельскому берегу большаго острова очень выгодна для наступающаго; точно также близость притока дастъ ему возможность скрытно заготовить суда и весь необходимый матеріалъ».

Мы указывали на пользу (для наступающаго) острова близъ мѣста морской высадки.

5) «Полезно выбрать для переправы такое мѣсто, гдѣ рѣка изгибаясь образуетъ мысъ, дабы свои батареи могли дѣйствовать по противнику, еще подступающему къ мысу и тѣмъ обезпечивать занятіе послѣдняго».

Совершенно то же, что было сказано о преимуществахъ для морскихъ высадокъ полуостровнаго очертанія берега.

6) «Пункты, избранные для наводки мостовъ, должны на обѣихъ сторонахъ упираться въ хорошія дороги и въ не крутые берега».

Въ трактатѣ о морскихъ высадкахъ мы тоже указывали на это условіе.

Такимъ образомъ переправа черезъ рѣки и проливы — не болѣе, какъ частный случай, — видъ высадки (*) и намъ

(*) Отождествленіе рѣчныхъ переправъ и морскихъ высадокъ дѣлается авторомъ съ видимыми натяжками: но это не важно, потому что въ отождествленіи нѣтъ надобности для сущности изложенія. *Березинъ.*

нетрудно будетъ доказать: что если глубина водъ не менѣе 7—9 футъ, то участіе въ операціи паровыхъ катеровъ будетъ полезно; что содѣйствіе военной флотиліи нетолько драгоцѣнно, но даже необходимо при переправахъ черезъ такія большія рѣки, какъ Рейнъ, Рона, Дунай, Нилъ (*), Нигера и многія другія и что, наконецъ, содѣйствіе моряковъ, которымъ такъ широко пользовался Наполеонъ I во время своихъ войнъ, полезно и при переправахъ черезъ меньшія, но глубокія рѣки.

Сдѣланное замѣчаніе не должно быть понимаемо въ смыслѣ какого либо умаленія знаній и достоинствъ саперныхъ частей; его должно принимать только за указаніе, что, когда превратности продолжительной войны разстроятъ или ослабятъ или отвлекутъ въ сторону саперныя войска, то моряки могутъ замѣнить ихъ въ указываемыхъ случаяхъ,—могутъ принести арміи на судоходной рѣкѣ слѣдующую помощь: ихъ паровые катера, вооруженные небольшими орудіями, могутъ быть посланы для опознанія мѣстностей, удобнѣйшихъ для устройства переправъ; по избраніи послѣднихъ, они могутъ производить диверсіи, о которыхъ говорится въ первомъ положеніи Жомини; въ началѣ постройки моста суда флотиліи могутъ доставить на непріятельскій берегъ ту часть арміи, которая будетъ назначена для обезпеченія работъ; если флотилія многочисленна, то она можетъ изъ собственнаго судоваго состава сформировать дессантный отрядъ; что касается батарей, предназначенныхъ для защиты переправы, то они найдутъ сильную поддержку въ подвижной и дальнобойной судовой артиллеріи; наконецъ, содѣйствіе флотиліи становится безусловною необходимостію, если непріятель имѣетъ таковую и если послѣдняя назначена имъ противодѣйствовать постройкѣ мостовъ. Когда, затѣмъ, мосты будутъ наведены и армія переправится на другой берегъ, на флотиліи будетъ лежать обязанность ихъ охраны отъ всѣхъ покушеній непріятеля.

Указавъ въ общихъ чертахъ на роль флота въ разсматриваемыхъ операціяхъ, считаю не безполезнымъ, предварительно

(*) Дѣйствія нильской флотиліи 1798—1799 года весьма поучительны.

описанія подробностей, сдѣлать очеркъ тѣмъ средствамъ, которыя войсками употребляются для переправы черезъ рѣки.

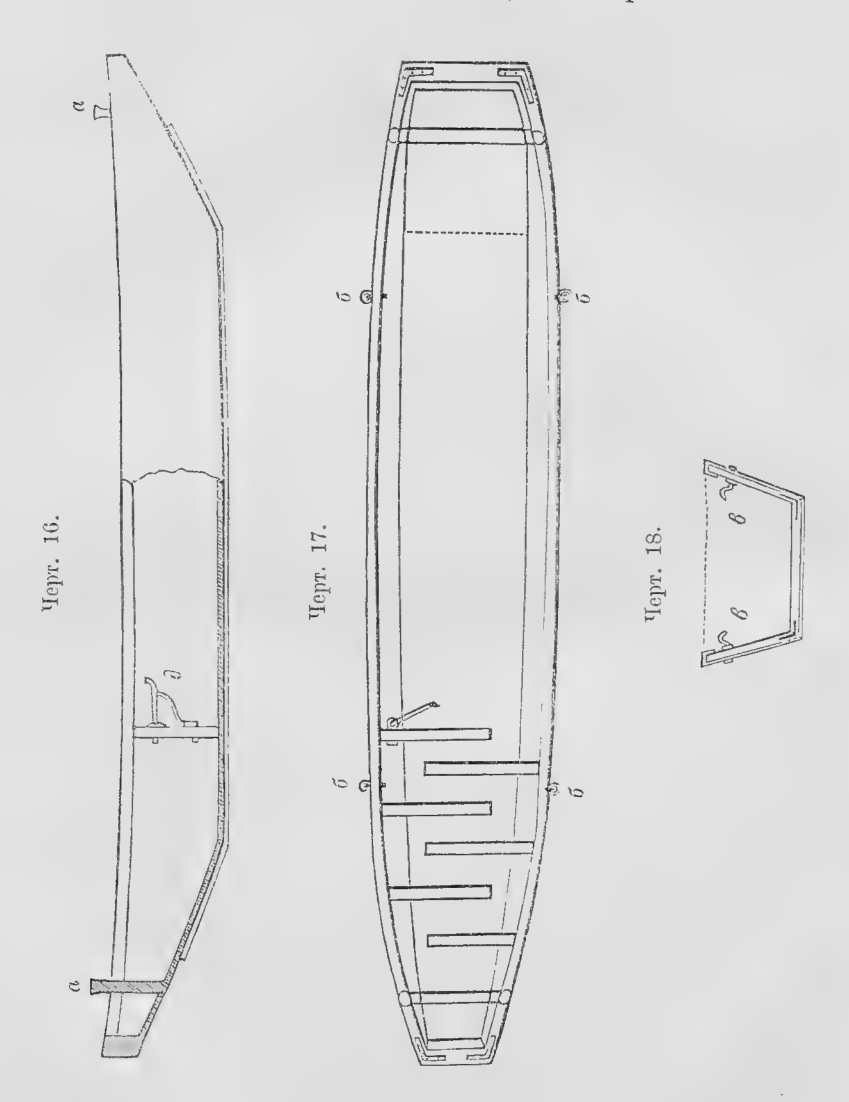
§ 21. **Средства, употребляемые войсками для переправы черезъ рѣки. Построеніе мостовъ.** Для переправы черезъ рѣки можно пользоваться слѣдующими способами или средствами: переправой *въ бродъ* или *вплавь*; переправой на *паромахъ* или *самолетахъ*, которая пригодна лишь для малыхъ частей, переправой на *судахъ* и *лодкахъ*, которая пригодна для сравнительно небольшихъ отрядовъ и употребляется по преимуществу при переправѣ черезъ узкія морскія воды — и переправой по *военнымъ мостамъ* разнообразнаго устройства: на понтонахъ или судахъ, на сваяхъ, на каменныхъ или желѣзныхъ устояхъ (плохо разрушенныхъ противникомъ), на козлахъ, бревенчатыхъ плотахъ, бочкахъ, желѣзныхъ цилиндрахъ, на турахъ и пр.

Изъ всѣхъ этихъ способовъ мы скажемъ съ большею подробностію только объ устройствѣ понтонныхъ или судовыхъ мостовъ.

Мосты на судахъ наводятся четырьмя различными способами: по одному судну, паромами, частями и поворотомъ цѣлаго моста; но составныя строительныя части всегда одни и тѣ же.

1) *Судно или понтонъ* (чертежи 16, 17 и 18). Понтонъ есть плоскодонное судно съ наклонными бортовыми стѣнками. Длина его 30,83 фут., ширина между бортовыми стѣнками вверху 5,87 ф., внизу 4,37 ф., средняя высота 2,56 ф., а оконечности понтона имѣютъ нѣсколько большую; передняя или носовая часть понтона уже задней. Понтоны дѣлаются изъ сосны, за исключеніемъ битинговъ (*аа*) и ихъ крѣпленій, которые изъ дуба; снаружи понтона имѣется 4 бортовыхъ кольца (*бббб*) для привязыванія его къ фурѣ или повозкѣ; внутри—10 крючьевъ (*вв*) для закрѣпленія мостовыхъ переводинъ на бортахъ понтона. Четыре вращающихся стойки (*д*) внутри понтона служатъ для помѣщенія на нихъ продольныхъ скамеекъ во время переправы войскъ на понтонахъ: въ этомъ случаѣ на каждое судно полагается по 25 пѣхотинцевъ, не считая эки-

пажа судна, состоящаго изъ 5 человѣкъ и въ томъ числѣ одинъ рулевой. Понтонъ имѣетъ 4 боковыхъ весла и одно заднее, служащее рулемъ; кромѣ того, къ снаряженію понтона



Черт. 16. Черт. 17. Черт. 18.

принадлежитъ желѣзный якорь вѣсомъ 39,65 пуд. (штокъ желѣзный, общая длина якоря 5,31 фут.) и якорный канатъ. Въ понтонномъ паркѣ имѣются, такъ называемые, якорные ящики и корзины, которые будучи наполнены камнями, гра-

віемъ и т. п., могутъ до нѣкоторой степени замѣнять якоря; для отысканія и вытаскиванія затерянныхъ якорей имѣются кошки. Вѣсъ понтона 36,5 пуда, подъемная сила, соотвѣтствующая углубленію въ 2,33 фута, равна 463 пудамъ.

2) *Лодка* (nacelle). Это судно легче понтона и назначается служить при наводкѣ, и для переѣздовъ, по водѣ. Лодка устроена, какъ и понтонъ, но имѣетъ слѣдующіе размѣры: длина 29,78 фут., ширина 5,15—4,26 фута, высота 1,64 фута (носовыя части приподняты), вѣсъ 27,45 пудовъ.

3) *Переводины* (poutrelles ou longuerines). Деревянные брусья 0,38 фут. квадр. толщины и 26,24 фут. длины, имѣющіе два перпендикулярныхъ между собою отверстія, продѣланныхъ въ 2,81 фут. отъ концевъ; ихъ, въ числѣ 5, кладутъ поперекъ понтоновъ на такъ называемые устои; каждая изъ переводинъ лежитъ на двухъ понтонахъ и слѣдовательно на четырехъ бортахъ (*). Переводины скрѣпляются между собою и въ свою очередь прикрѣпляются къ внутреннимъ крючьямъ понтоновъ стропами (найтовами). Разстояніе, образующееся при этомъ между осями (килями) понтоновъ, равняется 19,68 фут., а между бортами—14,10 фут. Переводины для спуска или схода съ моста кладутъ однимъ концомъ на первый понтонъ, а другимъ упираютъ въ берегъ; длина ихъ 20,66 фут.; на берегу они прикрѣпляются къ береговому лежню (corps mort), состоящему изъ деревяннаго бруса въ 0,51 фут. квадрат. толщины и въ 13,14 ф. длины, который прочно утверждается 4-мя или 6-ю кольями перпендикулярно направленію переводинъ, которыя къ нему прикрѣпляются съ помощью 5 имѣющихся на немъ крючьевъ. Ниже, говоря о паромахъ, мы увидимъ употребленіе вспомогательной переводины (fausse poutrelle), имѣющей только 6,56 фут. длины.

4) *Настилочныя доски* (madriers ou traverses). Толстыя доски, которыя составляютъ настилку моста; длина ихъ 12,79 фут., ширина 1,06 фут. и толщина 0,128 фут. Для укрѣпленія настилки кладутъ сверхъ настилочныхъ досокъ противъ крайнихъ переводинъ особые бруски, называемые *пожилинами*,

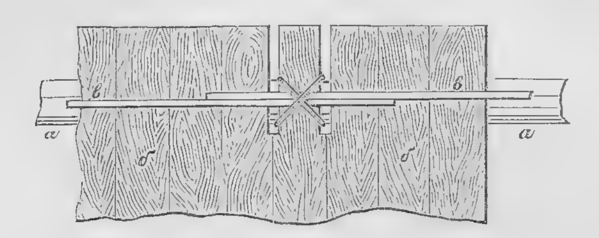
---

(*) Исключая тѣхъ случаевъ, гдѣ не требуется наибольшей прочности.

которые въ каждомъ пролетѣ, скрѣпляются съ лежащею подъ нимъ переводиною (*).

5) *Разводные канаты* (traversières). Эти тросы соединяютъ носовые и кормовые битинги двухъ сосѣднихъ понтоновъ и служатъ для маневрированій. Когда скорость теченія рѣки превышаетъ 4,90 фут. въ секунду, то каждому понтону слѣдуетъ имѣть якорь, брошенный приблизительно на 196 фут.

Черт. 19.



вверхъ по рѣкѣ; при скорости теченія менѣе 490 фут. въ секунду—одинъ, два, три и даже четыре понтона могутъ стоять на одномъ якорѣ. Необходимо имѣть якоря и съ верховой и съ низовой сторонъ.

Немногихъ выше предложенныхъ объясненій относительно принадлежностей понтонныхъ мостовъ, я полагаю достаточнымъ для того, чтобы понять весь ходъ дѣйствій.

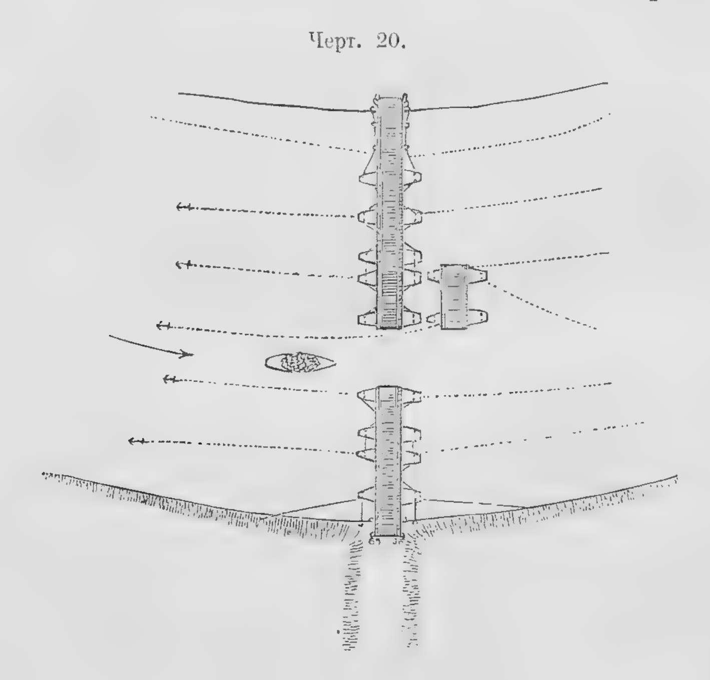
При **первомъ способѣ** наводки моста, т. е. *послѣдовательно по одному понтону*, каждый изъ понтоновъ поочередно вводится въ мостовую линію, утверждается съ помощью своего якорнаго и разводныхъ канатовъ, затѣмъ укладываются переводины и настилочныя доски.

Второй способъ, т. е. *наводка моста паромами* (чертежъ 20), нѣсколько сложнѣе; при этомъ у берега устраиваются отдѣльные помосты на двухъ или трехъ понтонахъ, и каждый изъ такихъ паромовъ ставится затѣмъ на якорь, противъ своего мѣста въ линіи моста и спускается. При соединеніи паромовъ концы переводинъ соединяются, при чемъ крайнія настилоч-

(*) На прилагаемомъ чертежѣ показано крѣпленіе, принятое у насъ: *а*, переводина, *б б* настилка, *в в пожилина*.

ныя доски выравниваются и прибиваются къ особеннымъ переводинамъ. Преимущество этого способа заключается въ томъ, что паромы соединяются между собою только съ помощью вспомогательныхъ переводинъ гораздо болѣе удобныхъ (вмѣсто 26 ф.—6 ф.), чѣмъ обыкновенныя. Желѣзныя обоймы прочно соединяютъ между собою переводины, настилочныя доски и вспомогательныя переводины; что не препятствуетъ, впрочемъ, быстрому освобожденію парома отъ сосѣднихъ, который затѣмъ спускается внизъ и заводится за мостъ. Этотъ маневръ назы-

Черт. 20.

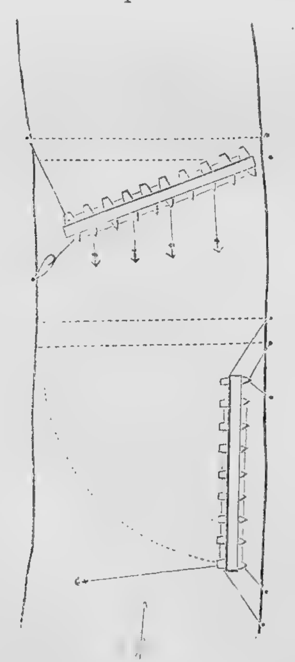


вается выводомъ парома и дѣлается для того, чтобы пропускать различные плавучіе предметы, которые непріятель спускаетъ по теченію съ цѣлью разрушенія моста. По минованіи опасности паромы опять вводятся въ мостовую линію при помощи верховыхъ и низовыхъ якорныхъ и разводныхъ канатовъ, соединяются съ мостами вспомогательными переводинами и скрѣпляются обоймами. Другое преимущество паромовъ состоитъ въ томъ, что ихъ можно строить значительно выше моста, въ мѣстѣ скрытомъ отъ взоровъ непріятеля и за-

тѣмъ уже вводить въ мостовую линію; а такъ какъ соединенія этихъ паромовъ производится быстрѣе наводки моста по одному понтону, то придется и подъ огнемъ непріятеля быть значительно менѣе времени.

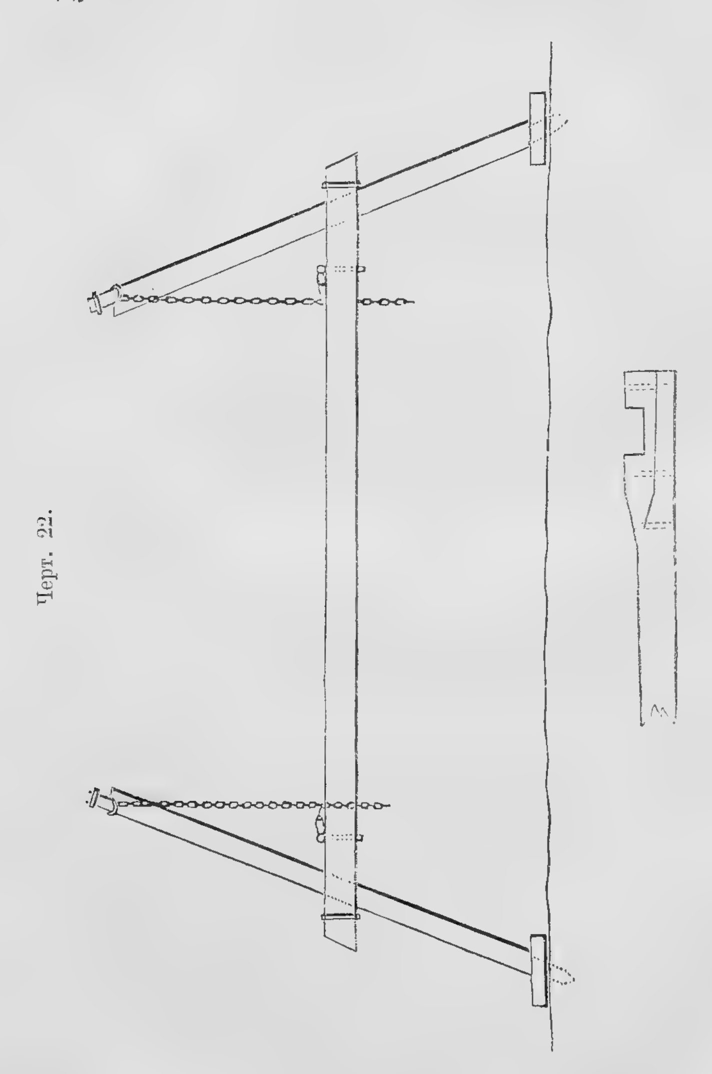
Третій способъ, т. е. *наводка моста частями*, имѣетъ только ту выгоду, что эти части, какъ и паромы, могутъ строиться скрытно отъ непріятельскаго огня, особенно—если выше мѣста, выбраннаго для моста, можно вполнѣ располагать рукавомъ или притокомъ рѣки. Въ этой системѣ суда располагаются и соединяются также, какъ и при наводкѣ моста по одному судну, а потому нѣтъ возможности употреблять вспомогательныя переводины, а слѣдовательно нельзя выводить и вводить части моста, какъ это дѣлается съ паромами. Поэтому этотъ третій способъ менѣе употребителенъ, хотя надо признать, что при наводкѣ моста паромами требуется больше судовъ.

Черт. 21.



Наконецъ **четвертый способъ**, т. е. *наводка моста поворотомъ* (черт. 21), есть безусловно самый быстрый, но и самый трудный. При этомъ весь мостъ строится заблаговременно вдоль берега, выше того мѣста, на коемъ долженъ находиться; а для наводки его поворачиваютъ около берега, къ которому онъ крѣпко привязанъ вспомогательными канатами. Во время вращенія всей системы, съ каждаго судна бросаютъ якоря на извѣстныя мѣста и посредствомъ якорныхъ канатовъ останавливаютъ движеніе, когда мостъ станетъ на свое мѣсто; потомъ устраиваютъ спускъ къ мосту и пристань. Изъ этого бѣглаго объясненія видно, что подобная наводка весьма затруднительна и требуетъ большой точности движеній. Этотъ способъ наводки былъ въ первый разъ примѣненъ въ 1809 году (4 Іюня) во время переправы черезъ Дунай арміи, которая сражалась при Ваграмѣ.

Обратный же маневръ, т. е. разводка моста, затруднителенъ гораздо менѣе (такъ какъ нѣтъ необходимости, чтобы суда направлялись къ берегу въ строгомъ порядкѣ); такая разводка была употреблена еще въ 1743 году при Декендорфѣ на Дунаѣ съ мостомъ длиною въ 1213 футъ.



Черт. 22.

На незначительной глубинѣ, отмеляхъ, у береговъ, гдѣ по мелководью нельзя установить понтоновъ, употребляются

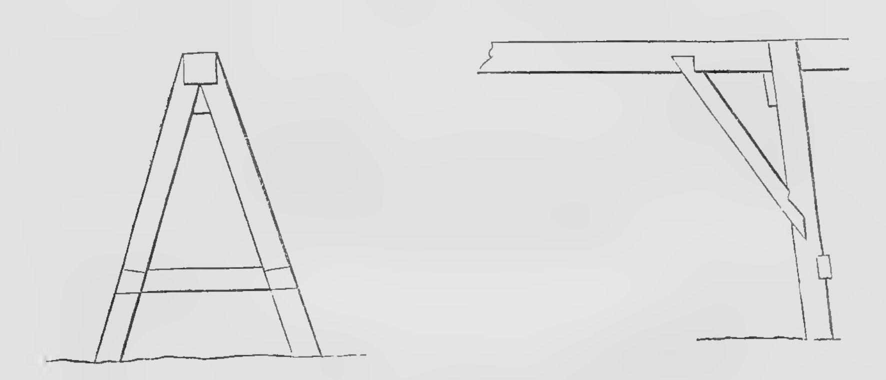
козлы (чертежъ 22) о двухъ ногахъ, которые своими нижними заостренными концами входятъ въ подушки или шпоры, верхніе же концы козловыхъ ногъ пропускаются въ сквозныя гнѣзда толстой перекладины, которая удерживается на желаемой высотѣ двумя цѣпями; на перекладину кладутся переводины съ накладками на концахъ и замками. Двуногіе козлы устанавливаются легко съ помощью лодки или еще легче людьми, стоящими въ водѣ, если время года то позволяетъ. Въ случаѣ недостатка понтоновъ и при малой глубинѣ можно ставить по всей длинѣ моста поочередно—козлы и понтоны; размѣры пролета въ этомъ случаѣ уменьшаются до 15,74 фут., а у береговъ между двумя козлами—до 18,04 фут. Двуногіе козлы составляютъ часть понтоннаго парка.

За неимѣніемъ понтоннаго парка можно устраивать мосты на обыкновенныхъ судахъ и лодкахъ, и руководствоваться тѣми же правилами, какъ при наводкѣ понтонныхъ мостовъ. При этомъ слѣдуетъ однако озоботиться, чтобы нѣкоторыми приспособленіями устранять неудобства, происходящія отъ разнообразія судовъ по формамъ и по вмѣстимости; такъ напримѣръ: на суда съ низкими бортовыми стѣнками можно ставить двуногіе козлы; суда лучшаго образованія и большей подъемной силы, а слѣдовательно, допускающіе большіе пролеты, слѣдуетъ располагать по серединѣ рѣки и пр.

Мосты на козлахъ (четырехногихъ). Эти мосты строятся только на рѣкахъ съ тихимъ теченіемъ, глубина которыхъ не превышаетъ 8,20 фут.; они менѣе прочны, чѣмъ предъидущіе, особенно при иловатомъ и измѣняющемся днѣ; но они выгодны тѣмъ, что скоро изготовляются и не требуютъ, такъ сказать, спеціальнаго матеріала. Такъ генералу Eblé и его храбрымъ понтонерамъ достаточно было полевой кузницы, нѣкотораго количества желѣза и обыкновеннаго размѣра деревьевъ, чтобы устроить и починить мостъ на р. Березина. Теорія указываетъ различные способы установки козелъ, но на практикѣ наиболѣе вѣрнымъ оказывается способъ установки козелъ людьми въ водѣ, если только глубина позволяетъ. Такъ ледоходъ на Березинѣ не остановилъ преданныхъ людей, въ которыхъ генералъ Eblé умѣлъ поддержать мужество; немногіе изъ нихъ

пережили страданія: но, благодаря ихъ самоотверженію, остатки великой арміи избѣгли соединенія трехъ русскихъ армій. Вотъ обыкновенная форма и размѣры четырехножныхъ козелъ, которые строятся всегда на мѣстѣ: перекладина въ 14,76 ф. длины, 0,68 ф. квадратной толщины; 4 ноги или стойки коихъ длина ихъ зависитъ отъ желаемой высоты козелъ (отъ 6,56 ф. до 13,20 ф.) и 0,44 квадратн. толщины; два поперечные бруска соединяютъ ноги между собою, четыре стропильныя ноги или связки соединяютъ каждую изъ ногъ съ перекладиною (чертежъ 23). Величина пролета въ мостахъ изъ

Черт. 23.



козелъ отъ 13,12 ф. до 16,40 ф. Переводины здѣсь прибиваются гвоздями (clameaudées) къ перекладинѣ, а не привязываются. Пожилинье настилки производится также, какъ и при устройствѣ моста на судахъ. Если глубина достигаетъ 6,56 ф., то, чтобы удержать на мѣстѣ козлы, ихъ укрѣпляютъ верховыми якорями, какъ суда.

Мосты на плотахъ. *Плоты изъ бревенъ*. Вотъ еще система, не требующая никакого спеціальнаго матеріала. Простѣйшій видъ ея часто встрѣчается на рѣкахъ и вдоль береговъ. Наполеонъ вспомнилъ о ней, когда ему пришлось исправлять поврежденія въ его понтонныхъ паркахъ во время половодья Дуная: «я тѣмъ болѣе имѣю основанія думать, писалъ онъ, что плоты будутъ здѣсь пригодны, что въ кампанію 1740 г.

графъ Саксонскій, построилъ два моста на плотахъ при Линцѣ» (*).

Устоями служатъ при этомъ плоты изъ бревенъ или изъ деревьевъ, которые должны имѣть не менѣе 29,36 фут. длины. Ширина ихъ, завися отъ быстроты теченія бываетъ отъ 13,12 фута до 16,40 ф. До устройства помоста, надо тщательно опредѣлить центръ тяжести плота и во всякомъ случаѣ собирать плотъ слѣдуетъ на водѣ, гдѣ бревна будутъ въ положеніи равновѣсія. Для уменьшенія сопротивленія теченію концы деревьевъ плота, обращенные къ верховью рѣки, снизу срѣзываются, а самыя деревья въ головѣ плота располагаются исходящимъ угломъ. На плоту утверждаются 4 перекладины на равномъ разстояніи другъ отъ друга; на двухъ среднихъ изъ нихъ (между которыми находится центръ тяжести плота) располагаются три упора по направленію деревьевъ плота: одинъ соотвѣтственно среднему дереву, а два другихъ крайнимъ. На упорахъ устраиваютъ настилку. Всѣ плоты должны быть утверждены съ верховой и низовой сторонъ якорями. Величина пролетовъ, имѣя вообще отъ 16,40 ф. до 19,68 ф., измѣняется въ зависимости отъ подъемной силы плотовъ: такъ плотъ изъ 13 деревьевъ, каждое длиное 45,92 ф. и въ діаметрѣ на концахъ отъ 0,86 ф. до 1,22 ф., имѣетъ приблизительно подъемную силу въ 408,68 пуда; если же вычесть вѣсъ настилки (около 183 пуд.), то подъемная сила моста получится 225,7 пуда. Вѣсъ настилки значителенъ вслѣдствіе размѣровъ переводовъ и упоровъ (**).

Плоты изъ бочекъ. Для нихъ устраивается рама изъ 4 переводинъ и 4 перекладинъ, сообразуясь съ размѣрами имѣющихся бочекъ; которыя ставятъ (тщательно законопативъ и очками вверхъ) въ боковыя клѣтки рамы, привязываютъ къ послѣдней и затѣмъ устраиваютъ настилку также, какъ,

---

(*) Переписка Наполеона. Эберсдорфъ. 25 Мая, 1809 г., Генералу Сонжи.

(**) Надо имѣть въ виду увеличеніе вѣса деревьевъ сообразно съ продолжительностію ихъ погруженія. Считаю полезнымъ упомянуть здѣсь, что вѣсъ вооруженнаго и снаряженнаго (въ полной походной амуниціи) человѣка принимается за 4,87 пуд., вѣсъ лошади 33,55 п.; что одинъ человѣкъ занимаетъ 3,4 квадр. фут. лошадь 9,6 ф. въ длину и 3,2 ф. въ ширину. Я уже указалъ въ первой книгѣ вѣсъ и размѣры повозокъ и пушекъ.

и на плотахъ изъ бревенъ. Я не буду распространяться объ устройствѣ этихъ мостовъ, такъ какъ они хорошо извѣстны нашимъ морякамъ.

Мосты на сваяхъ устраиваются инженерами въ тылу арміи, чтобы дать послѣдней возможность имѣть въ распоряженіи понтонный паркъ. На постройку свайнаго моста необходимо много времени, и эта постройка по своему расположенію выходитъ изъ района морскихъ операцій; скажемъ только, что если флотиліи приходится маневрировать близь свайнаго моста, то необходимо устроить выводной паромъ для пропуска самыхъ большихъ рѣчныхъ судовъ.

Чтобы закончить этотъ бѣглый очеркъ способовъ переправы, намъ остается сказать о самолетахъ, паромахъ и перевозныхъ судахъ.

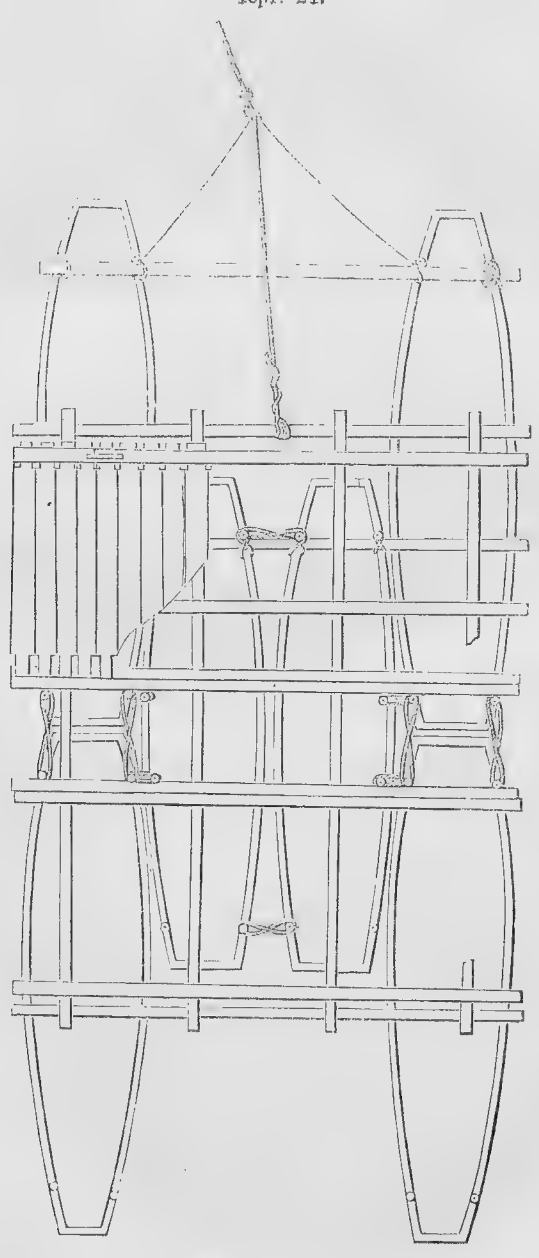
Самолетъ. (Чертежъ 24). Это длинный и широкій паромъ, удерживаемый канатомъ, который закрѣпленъ къ неподвижной точкѣ на рѣкѣ. Извѣстно, что въ такомъ случаѣ судно, предоставленное теченію, направляется къ берегу и достигаетъ его, если длина каната позволяетъ. Въ мѣстахъ причала устраиваются спуски (*) къ самолетамъ. Если рѣка слишкомъ широка, то по серединѣ рѣки прочно утверждается на якорѣ паромъ, *а* между нимъ и берегами устраиваются два самолета; замѣтимъ, что для успѣшнаго дѣйствія самолета, необходимо, чтобы удерживающій его канатъ не погружался въ воду, для чего мѣстами поддерживаютъ канатъ плавучими предметами. Самолетъ, здѣсь изображенный составленъ изъ шести понтоновъ, изъ которыхъ четыре соединены задними носовыми частями, имѣя въ промежуткѣ два остальные, соединенные бортовыми стѣнками.

Такимъ образомъ достигается значительная подъемная сила: 250 человѣкъ въ полной походной амуниціи или двѣ полевыя пушки съ 12 лошадьми и прислугою могутъ легко быть перевезены на самолетахъ, о которыхъ я только что говорилъ. Преимущество перевозки въ военное время сразу всей роты—тактической единицы—очевидно.

(*) Пристань на сваяхъ.

Паромъ. Паромы обыкновенно имѣютъ меньшіе размѣры, чѣмъ самолеты они движутся между двумя (или однимъ) тросами,

Черт. 24.



натянутыми между берегами и соединяются съ тросами посредствомъ колецъ или блоковъ. Паромъ или уменьшенный

самолетъ, также какъ и послѣдній, весьма удобенъ для переправы при быстромъ теченіи и малой ширинѣ; послѣднее необходимо для того, чтобы якорный или паромный канатъ не погружался въ воду. На берегу устраиваются спуски (пристани).

Судно—паромъ. Это большое плоское судно, плашкоутъ, съ покатыми краями для удобства нагрузки лошадей, повозокъ, пушекъ и т. п. Оно двигается по натянутому черезъ рѣку канату, скользящему по блокамъ, помѣщеннымъ въ отверстіяхъ двухъ стоекъ, утвержденныхъ по концамъ плашкоута. Изъ этого видно, что судно — паромъ примѣнимо только при слабомъ теченіи.

Самолеты, паромы и перевозныя суда должны устраиваться ниже судовыхъ мостовъ.

Разстояніе между двумя мостами должно быть не меньше двойной ширины рѣки: такимъ образомъ наведенный выше мостъ, можно будетъ развести поворотомъ и, безопасно для нижняго, въ случаѣ разрушенія перваго плавучими тѣлами или брандерами, караульныя лодки успѣютъ во время удалить все, что только можетъ угрожать второму.

Прибыль воды, приливы. Въ исторіи встрѣчается много примѣровъ разрушенія мостовъ внезапною прибылью воды, которая повышаетъ уровень рѣчной поверхности на нѣсколько футъ и ускоряетъ теченіе рѣки; самый замѣчательный изъ нихъ представляетъ разрушеніе большихъ судовыхъ мостовъ, наведенныхъ великою арміею на Дунаѣ ниже Вѣны въ 1809 г. Несмотря на усилія генераловъ Бертрана и Сонжиса пришлось прервать доставку подкрѣпленій, которыя требовалъ Императоръ, во время битвы съ цѣлой австрійской арміей подъ Эсслингомъ. Это несчастное обстоятельство едва не обратило въ бѣдствіе одну изъ самыхъ блестящихъ военныхъ операцій Наполеона, которая счастливо окончилась, только благодаря геройской стойкости его солдатъ. Надо сознаться, что *великій капитанъ*, чувствуя подъ руками достаточныя силы для сраженія съ эрцъ-герцогомъ Карломъ, рискнулъ переправой во время весеннихъ жаровъ, когда на большихъ Альпахъ и Богемскихъ горахъ начинается таяніе снѣга, потоки кото-

раго устремляются въ Дунай: эта смѣлость дорого стоила Франціи. Изъ сказаннаго мы заключаемъ, что надо какъ можно тщательнѣе изучить условія рѣки, на которой собираются оперировать; но такъ какъ подобныя же неудобства могутъ произойти отъ постоянныхъ дождей и въ мѣстностяхъ, лежащихъ по верховьямъ рѣки, то вообще слѣдуетъ снимать козлы прежде, чѣмъ вода успѣетъ ихъ покрыть, иначе они будутъ немедленно снесены теченіемъ; плавучіе мосты, которые могутъ подыматься вмѣстѣ съ повышеніемъ рѣчнаго уровня, легче предохранить отъ порчи. Если времени достаточно, то очень хорошимъ средствомъ къ тому было бы вбить сваи, что генералъ Бертранъ и сдѣлалъ при возобновленіи имъ мостовъ въ большомъ рукавѣ Дуная; эти сваи, забитыя копромъ, были для большей крѣпости связаны между собою крѣпкими желѣзными цѣпями; при этомъ случаѣ не ощущался, какъ раньше, недостатокъ въ якоряхъ, такъ какъ Императоръ заказалъ ихъ въ большомъ количествѣ и, кромѣ того, его лейтенанты посылали ему всѣ якоря, какіе только можно было собрать по берегамъ рѣкъ Рааба, Инна и др. (*). Но якоря могутъ не держаться и даже самыя сваи могутъ быть выбиты теченіемъ. Въ такомъ случаѣ толстый канатъ, протянутый черезъ рѣку (cinquenelle) имѣетъ за собою то драгоцѣнное преимущество, что онъ независимъ отъ вліянія теченія. Конечно, о немъ нечего и думать, если ширина рѣки превышаетъ 650 фут., хотя и тутъ можно избѣгнуть затрудненій, утвердивъ этотъ канатъ въ серединѣ теченія на устоѣ, на прочность котораго можно вполнѣ надѣяться, еще лучше поставить для этой цѣли паровую канонирскую лодку, на двухъ большихъ якоряхъ, и взять швартовы на берегъ, лодка эта въ случаѣ надобности будетъ имѣть возможность бороться своей машиной съ напоромъ воды? Этотъ способъ имѣетъ то преимущество, что ближайшіе къ этому судну понтоны могутъ привязываться къ нему надежными канатами, что не мѣшаетъ имъ, кромѣ того, стоять на собственныхъ якоряхъ. Если не смотря на опасность моста армія должна переправляться, то крайне необходимо

(*) Переписка Наполеона I.

уменьшить вѣсъ переправляемыхъ на каждомъ суднѣ тяжестей, чтобы не сильно погрузить его въ воду и тѣмъ не увеличивать опасности быть увлеченнымъ теченіемъ; пѣхота должна переправляться колонной по 2 человѣка въ рядъ, вмѣсто 4-хъ, что составитъ грузъ приблизительно въ 3, 3 пуда на квадр. футъ моста; кавалерія можетъ также, въ случаѣ необходимости, переправляться колонной по два въ рядъ, что составитъ грузъ въ 2, 2 пуда на квадратный футъ; при переправѣ повозокъ разстояніе между ними должно быть удвоено; обыкновенно же оно равняется 32, 8 ф.

Наконецъ на случай разрыва моста, въ моментъ переправы по нему людей, можно устраивать наблюдательные посты на паровыхъ катерахъ.

Кромѣ усиленнаго теченія прибыль воды опасна тѣмъ, что она увлекаетъ своимъ теченіемъ различные обломки, деревья, бревна, крыши, и пр. Болѣе крупные изъ этихъ предметовъ должны ловиться съ лодокъ, маневрирующихъ выше моста и отводиться къ берегамъ; а болѣе мелкіе обломки, куски деревьевъ, удаляются отъ понтоновъ людьми вооруженными баграми.

Приливъ, съ точки зрѣнія понтоннаго дѣла, есть періодическая прибыль воды, обыкновенно не особенно сильная. Въ 1814 г. испанско-британская армія, принужденная переправляться черезъ Адуръ близъ его лимана, построила мостъ изъ 22-хъ люгеровъ, крѣпко утвержденныхъ якорями съ верховой и низовой сторонъ. Въ виду измѣненія рѣчной поверхности, мостовое полотно было сдѣлано подъемнымъ, а канаты, соединяющіе устои, попеременно то отдавались и то выбирались съ помощью устроенной на берегу системы крѣпкихъ талей; кромѣ того мачты большихъ рыболовныхъ судовъ, погруженныхъ въ воду, служили сваями.

Понтонные парки Франціи и другихъ государствъ. Во *Франціи* корпусный паркъ состоитъ: изъ двухъ дивизіонныхъ и одного резервнаго; каждый дивизіонный паркъ можетъ навести мостъ въ 209,92 фут. длины и состоитъ изъ 7 отдѣленій: одно отдѣленіе заключаетъ въ себѣ лодки, береговые лежни, переводины, настилочныя доски, инструменты (outils et agrès),

одно отдѣленіе съ козлами, 4 отдѣленія съ понтонами (по 8 понтоновъ съ ихъ мостовыми принадлежностями) и одно отдѣленіе съ кузницею. Резервный паркъ состоитъ изъ одной понтонной фуры и парковой повозки съ запасными вещами.

Понтонная фура есть длинная и тяжелая повозка, весьма неудобоподвижная, запряженная 6-ю лошадьми; козловая фура имѣетъ 31,48 фут. длины и вѣситъ 122 п.; понтонная фура достигаетъ 36,4 фут. (съ лошадьми 57,42 фут.) длины и вѣситъ 131,9 пуд.; въ инженерномъ паркѣ имѣются менѣе длинныя фуры (26,24 ф.) исключительно для возки полупонтоновъ, которые составляются на мѣстѣ переправы.

Замѣчательно, что при нашей организаціи, въ устройствѣ военныхъ мостовъ участвуютъ два корпуса—артиллерійскій и инженерный—это ведетъ къ теоретическимъ спорамъ. Не вдаваясь въ подробности, все таки замѣтимъ, что во всѣхъ прочихъ европейскихъ государствахъ, постройка военныхъ мостовъ лежитъ на инженерномъ корпусѣ.

Германія. Мостовыя принадлежности состоятъ изъ: судовъ изъ гальванизированнаго толя, разбирающихся на три части: (размѣры: 22,96 ф. длины, 4,92 ширины, 2,62 ф. глубины. Вѣсъ 27,45 пуд., подъемная сила 244 пуда) и двухъ козелъ Бираго. Корпусный понтонный паркъ можетъ навести мостъ исключительно изъ понтоновъ длиною 396,88 ф. съ козлами до 448 фут. Есть также дивизіонный паркъ, который въ состояніи навести мостъ только на понтонахъ длиною 101,68 фут., а съ козлами длиною 65,6 фут.

Англія. Мостовыя принадлежности: деревянные понтоны и козлы Бираго. Размѣры понтона: 21,1 ф.—5,3 ф.—2,07 ф. Составъ понтонныхъ парковъ: 20 понтонныхъ фуръ, 4 фуры для козелъ, повозка съ инструментами и т. п.

Австрія. Это государство имѣетъ понтоны изъ толя, состоящіе изъ двухъ частей, которыя могутъ отдѣльно служить для легкихъ мостовъ.

На фурахъ возятся только полупонтоны, фуры значительно подвижнѣе нашихъ, такъ какъ размѣры передняго полупонтона не превышаютъ 14,10 ф., а размѣры задняго 11,48 фут.

Двуногіе козлы съ подвижными перекладинами мы заимствовали отъ австрійцевъ, изобрѣтеніе ихъ принадлежитъ полковнику Бираго, именемъ котораго козлы и называются. Эти козлы, конечно, входятъ въ составъ австрійскаго понтоннаго парка.

Дивизіонный паркъ (мостъ 173,84 ф. дл.)	8 фуръ для полупонт. и переводинъ.
	4 — — — и козелъ.
	2 для разн. принадлеж. и 1 полупонт.

Корпусный понтонный паркъ заключаетъ въ себѣ два дивизіонныхъ.

Въ Россіи употребляются почти тѣ же мостовыя принадлежности, какъ и въ Австріи, корпусный понтонный паркъ больше и состоитъ изъ 52 понтонныхъ и козловыхъ фуръ, и 9 повозокъ съ различными принадлежностями, мостъ можетъ быть построенъ длиною 698,64 ф. (¹).

Въ *Италіи* вводятся понтоны изъ толя; до сихъ поръ она пользовалась деревянными судами со съемными передними носовыми частями и козлами Бираго. Но для маневрированія въ широкой части рѣки По, въ Италіи имѣются деревянные понтоны большихъ размѣровъ: 49,34 фут. длиною, 11,48 фут. шириною, 3,05 фут. глубиною, 122 пуд. вѣсомъ, и съ подъемною силою 1464 пуд. На этихъ судахъ устраиваютъ помостъ изъ поперечныхъ брусьевъ и двухъ рядовъ настилочныхъ досокъ. Этотъ понтонный паркъ можетъ перевозиться только по водѣ, съ помощью имѣющихся спеціально для этой цѣли буксирныхъ судовъ.

Наконецъ *Соединенные Штаты* послѣ многихъ опытовъ: съ устоями изъ толя, съ устоями изъ легкаго дерева, обтянутаго парусиной и съ устоями изъ каучука приняли наши деревянные понтоны и мостовыя принадлежности (Мексиканская война).

(*) Привожу какъ мемуаръ, мостъ на цилиндрахъ изъ толя, который строился русскими на Дунаѣ и который вслѣдствіе Сан-Стефанскаго договора не былъ примѣненъ къ дѣлу. Его испытали при Ново-Георгіевскѣ на Наровѣ и результаты оказались великолѣпными.

§ 3. **Суда для устройства и защиты мостовъ.** На особенно большихъ и глубокихъ рѣкахъ или въ проливахъ, подобныхъ Босфору и Дарданелламъ, могутъ быть вполнѣ пригодны и первоклассные высокобортные броненосцы; но въ болѣе общемъ случаѣ рѣчное плаванiе требуетъ судовъ съ небольшой осадкой, среднихъ размѣренiй и неимѣющихъ рангоута, такъ какъ послѣднiй, служа лишнимъ матерiаломъ для пожара и облегчая наведенiя непрiятельскихъ орудiй, въ то же время безполезенъ для рѣчнаго плаванiя. Здѣсь требуются: плоскодонные, но сильные буксирные пароходы; малые авизо, броненосныя и неброненосныя канонерки, паровые барказы и катера и пр. Изъ судоваго состава французскаго флота съ этою цѣлью могутъ быть употреблены:

1) *Станцiонеры* — типа *Boursaint*, *Bisson* и пр., которые сидятъ не болѣе 13 футъ, вооружены орудiями въ 10—14 сентим. и картечницами и ходятъ около 12 узловъ. Эти суда имѣютъ по три мачты, которыя, однако легки и, въ случаѣ надобности, могутъ быть вынуты безъ затрудненiй; остальныя же части ихъ рангоута могутъ быть съ пользою употреблены при устройствѣ переправъ.

2) *Малые авизо.*—Эти суда были выстроены спецiально для рѣкъ и имѣютъ осадку не болѣе 10 футъ. Нѣкоторыя изъ нихъ—*Argus*, *Cuvier*, *Loyalti* и пр.—винтовыя; а другiя—*Antilope*, *Pétrel*, *Albatros*, *Pluvier* и пр.—колесныя. Въ артиллерiйскомъ отношенiи эти суда слабѣе предыдущихъ, но за то они коротки (не болѣе 127 футъ), а по этому поворотливы и имѣютъ удовлетворительную скорость. Новѣйшiя изъ нихъ пригодны и для буксировки.

3) *Канонерки 1-го и 2-го класса.* Новѣйшiя изъ этихъ судовъ имѣютъ: водоизмѣщенiе въ 450 тонъ, скорость хода въ 8 и 9 узловъ, осадку около $9^1/_2$ футъ и вооружены двумя орудiями въ 10 и 14 сентиметровъ. Канонерки 2-го класса—суда болѣе старыя и слабыя.

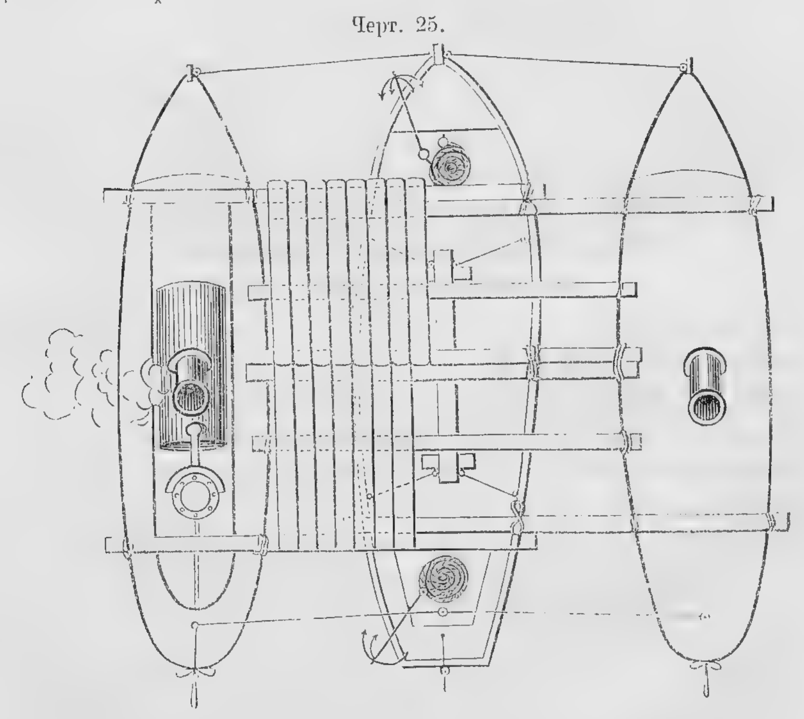
4) *Рѣчныя канонерки* представляютъ собою какъ бы пушечныя платформы. Эти маленькiя суда имѣютъ два орудiя калибромъ отъ 10 до 14 сентиметровъ, изъ коихъ одно на носу, а другое на кормѣ. Двѣ изъ этихъ канонерокъ—*l'Epée*

и *Tromblon*—имѣютъ на носу 24 сентим. орудіе, а въ кормѣ 12-ти сентиметровое. Внѣ Кохинхины и Тонкина, у Франціи мало этихъ судовъ. Осадка въ 5 футъ и очень хорошая поворотливость дастъ имъ большія выгоды въ борьбѣ съ береговыми батареями.

5) *Паровые катера* — всѣ могутъ носить одно небольшое орудіе и считаться хорошими рѣчными развѣдчиками и сторожевыми судами.

6) *Гребныя катера и вельботы*, которые всегда могутъ быть доставлены флотомъ въ большомъ числѣ.

Черт. 25.



7) *Миноносцы*, которыхъ боевое значеніе подтвердилось на Дунаѣ, въ 1877 году. Слѣдуетъ, однако, желать, чтобы суда этого рода имѣли меньшую длину и меньшую осадку (*).

8) *Броненосныя канонерки*.

Устройство какъ паромныхъ, такъ и мостовыхъ переправъ весьма легко при помощи вышеперечисленныхъ судовъ. Чертежи

(*) Теперь имѣются во Франціи миноносцы длиною въ 59 футъ, шириною въ $6^1/_2$ футъ и съ осадкою въ $3^1/_4$ фута.

24 и 25 даютъ понятіе о составныхъ паровыхъ паромахъ; что же касается постоянныхъ мостовъ, то въ этомъ случаѣ будутъ конечно поступать также, какъ и при употребленіи, вмѣсто понтоновъ, мѣстныхъ рѣчныхъ лодокъ. Но нельзя не замѣтить, что военныя шлюпки и другія малыя суда имѣютъ предъ послѣдними преимущества большей прочности и большей величины. Нельзя также не замѣтить, что въ разсматриваемомъ случаѣ наличіе саперъ—пантоперовъ не необходимо, потому что ихъ обязанности съумѣютъ хорошо выполнить марсовые, судовые плотники, машинисты и другіе мастеровые.

§ 4. Операція переправы. Примѣры. Во время переправы на обязанности флота лежитъ опредѣленіе удобнѣйшихъ для переправы пунктовъ; быстрая высадка на непріятельскій берегъ нѣкотораго количества людей; покровительство мостонаводчикамъ дѣйствіемъ изъ дальнобойныхъ судовыхъ орудій по непріятельскимъ батареямъ и ружейнымъ огнемъ, а равно и изъ шлюпочныхъ орудій по непріятельскимъ стрѣлкамъ; охранять мосты отъ всѣхъ покушеній непріятеля и, наконецъ, при неудачѣ сухопутныхъ дѣйствій, покровительствовать возвращенію войскъ на свой берегъ. Въ случаѣ быстраго наступленія противника, если не окажется времени для разводки или разборки моста обыкновеннымъ способомъ, суда должны разрушить его или ядрами или миннымъ взрывомъ или ударомъ тарана. Наконецъ можно указать, какъ на случайную обязанность, на содѣйствіе въ постройкѣ моста изъ матеріаловъ или судовыхъ или мѣстныхъ. Войдемъ въ нѣкоторыя подробности.

Предположимъ, что дѣйствіе происходитъ въ рѣкѣ, шириною около 180 саженъ, глубиною около 26 футъ на фарватерѣ и что судовыя средства флотиліи заключаются въ слѣдующемъ:

Три станціонера изъ числа имѣющихъ наименьшую осадку. При снаряженіи ихъ озабочиваются доставленіемъ имъ возможности быстро садиться, при надобности, на ровный киль. Сверхъ судовыхъ шлюпокъ, каждому станціонеру даютъ на буксиръ одинъ большой катеръ и двѣ желѣзныхъ шаланды. Одинъ изъ станціонеровъ имѣетъ флагъ начальника флотиліи въ чинѣ адмирала или капитана 1 ранга.

Четыре колесныхъ авизо—съ тѣми же приспособленіями для посадки на ровный киль и съ тѣми же буксирами.

Пять канонерокъ 1-го класса, имѣющихъ на буксирѣ по одному катеру и одной шаландѣ.

Восемь малыхъ канонерокъ, изъ которыхъ болѣе сильныя имѣютъ на буксирѣ или одинъ легкій катеръ или небольшую шаланду.

Двѣнадцать паровыхъ катеровъ или барказовъ, числящихся при авизо или канонеркахъ. Эти суда должны быть, по возможности, свободны отъ собственной команды и каждый изъ нихъ долженъ буксировать гребной катеръ съ провіантомъ, снарядами и другими принадлежностями—на случай прекращенія сообщенія съ флотомъ на довольно продолжительное время. Каждый катеръ долженъ имѣть два дрека (якоря) съ дректовами достаточной длины, а на нѣкоторыхъ надлежитъ имѣть электрическіе фонари на случай ночныхъ дѣйствій.

Шесть миноносцевъ съ возможно меньшимъ числомъ экипажа, но каждый подъ командою офицера.

Три колесныхъ буксирныхъ парохода, которые должны быть снабжены добавочными якорями, верпами, цѣпными канатами и кабельтовами. Если не встрѣтится надобности въ буксирныхъ средствахъ, то эти пароходы могутъ быть полезны для подвоза бревенъ и пр. Наконецъ нѣкоторое количество *угольныхъ транспортовъ*.

Начальникъ флотиліи долженъ прежде всего озаботиться установленіемъ прямаго сообщенія съ главнокомандующимъ и помѣщеніемъ транспортовъ съ запасами въ надлежащемъ мѣстѣ. Флотиліи поручается слѣдующее: 1) *рекогносцировка*. Прежде всего требуется узнать свободенъ ли противоположный берегъ отъ непріятельскихъ войскъ и, если не свободенъ, то въ какихъ силахъ находится тамъ непріятель. Для этого требуются люди ловкіе и сильные, привыкшіе не задумываясь выскакивать изъ шлюпокъ въ воду, приставая къ отмелому берегу и съ быстротою садиться въ нихъ обратно,—люди, которые имѣютъ сноровку быстро взбираться на высокія деревья для осмотра окрестностей; ко всему этому никто такъ не способенъ, какъ моряки. Такіе рекогносцеры должны смѣло проникать возможно далѣе

и личнымъ осмотромъ убѣждаться, какъ въ степени свободы мѣстности отъ непріятеля, такъ и въ томъ, нѣтъ ли за достигнутымъ берегомъ другаго рукава, канала или топи. Исторія войнъ представляетъ не мало случаевъ, когда войска ставились въ ложное или затруднительное положеніе, вслѣдствіе неудовлетворительности рекогносцировъ. Такъ въ 1814 году генералъ Веллингтонъ торопился найти переправу черезъ Гаронну около Тулузы; искомый пунктъ былъ наконецъ найденъ и немедленно приступили къ работамъ; но едва англійскіе саперы начали ставить первые козлы, какъ съ противоположнаго берега былъ открытъ мѣткій ружейный огонь. Англичане предположили, что это дѣйствуютъ передовыя части авангарда Сульта, подоспѣвшія къ переправѣ и немедленно прекративъ здѣсь работы, перенесли ихъ ниже по теченію Гарроны, вслѣдствіе чего потеряли нѣсколько часовъ. Оказалось же потомъ, что на противоположномъ берегу не было войскъ, а огонь былъ открытъ прислугою мѣстнаго помѣщика, отставнаго генерала, который впослѣдствіи любилъ разсказывать объ успѣхѣ своей хитрости. Въ 1859 году, вслѣдствіе неудовлетворительной рекогносцировки, итальянская армія была поставлена въ тяжелое положеніе послѣ переправы черезъ рѣчку *Sesia* у *Prarolo*: по свѣдѣніямъ доставленнымъ итальянскими рекогносцерами, избранный для переправы рѣчной рукавъ былъ послѣднимъ препятствіемъ и черезъ него было построено три моста; но едва головныя части арміи успѣли переправиться, какъ получилось донесеніе, что они наткнулись на новый притокъ рѣки, и такъ какъ не было уже въ запасѣ мостоваго матеріала, то пришлось разобрать одинъ изъ мостовъ и перевести его на притокъ, вновь найденный.

Во время американскаго междуусобія, федералисты захватили на Миссисипи большой островъ, образуемый этою рѣкою и *Chicassaw-bayou*, но были поставлены въ большое затрудненіе неожиданнымъ открытіемъ здѣсь большихъ каналовъ, трясинъ, канавъ и новаго притока рѣки. Наконецъ, въ 1877 г., блестящая переправа русскихъ у Браилова не принесла пользы, потому что залитыя водою окрестности Добруджи оказались неудобопроходимыми.

Съ вышеизчисленными судовыми средствами подобныя ошибки непростительны; въ предполагаемомъ случаѣ имѣется полная возможность собрать всѣ необходимыя свѣдѣнія. Гребныя шлюпки осмотрятъ рифы и притоки, а на меньшихъ изъ нихъ можно будетъ проникнуть иногда и въ нѣкоторыя болота; (*) а въ то время, когда осматривается берегъ, другія шлюпки займутся промѣромъ и нанесутъ на планъ рѣки глубины и мѣста банокъ; наконецъ, если въ избранномъ направленіи глубина рѣки не позволяетъ поставить козлы, тамъ третье отдѣленіе шлюпокъ поставитъ буйки для обозначенія мѣстъ понтонныхъ якорей. Въ то же время канонерки и паровые катера должны подняться возможно выше по рѣкѣ для опознанія непріятеля и его приготовленій для противодѣйствія переправѣ.

2) *Прикрытіе постройки моста.* По утвержденіи главнокомандующимъ пункта переправы, флотилія принимаетъ мѣры къ охранѣ работъ. Если предположить, на первый разъ, что противоположный берегъ занятъ непріятелемъ весьма слабо, то послѣдній долженъ быть немедленно лишенъ возможности вредить рабочимъ. Съ этою цѣлью передъ разсвѣтомъ высылается на непріятельскій берегъ летучій дессантный отрядъ, обязанный выполнить порученіе съ большою стремительностію. Для этого канонерки и паровые катера берутъ на буксиръ шаланды и гребныя суда съ войсками и въ нѣсколько минутъ выбрасываютъ ихъ на противоположный берегъ; причемъ, какъ и въ морскомъ дессантѣ, первыми высаживаются судовыя команды, которыя содѣйствуютъ высадкѣ сухопутныхъ, а послѣдніе тотчасъ же бросаются на ближайшіе непріятельскіе посты. Для усиленія пѣхоты къ ней можно присоединить нѣсколько дессантныхъ орудій, перевозимыхъ безъ лошадей, которыя могутъ быть весьма полезны до прибытія полевой артиллеріи.

Спрашивается: сколько людей можетъ быть перевезено на противоположный берегъ въ первомъ эшелонѣ? Флотилія

(*) Если по какимъ либо причинамъ, вмѣсто гребныхъ шлюпокъ будутъ употреблены для рекогносцировки паровыя, то изъ нихъ надо выбирать такія, которыхъ машины не шумятъ.

вышеуказаннаго состава можетъ буксировать отъ 25 до 30 шаландъ и около 50 или, минимально, 40 катеровъ и другихъ шлюпокъ (*). Мы уже указывали въ I главѣ, что большія шаланды поднимаютъ отъ 150 до 200 человѣкъ, а малыя — отъ 100 до 150. Если въ данномъ случаѣ, для обезпеченія безопасности, примемъ, что въ каждую шаланду будетъ посажено только по 100 человѣкъ, то ими можетъ быть доставленъ одинъ полкъ или отъ 2500 до 3000 человѣкъ, да столько же 40 шлюпками; что въ общемъ даетъ 4 или 5 батальоновъ, которые съ поддержкою вышеупомянутой дессантной артиллеріи представятъ для первыхъ минутъ силу вполнѣ достаточную. Несомнѣнно, что къ атакованному противнику будутъ торопливо спѣшить подкрѣпленія; но въ этомъ отношеніи атакующій будетъ въ болѣе выгодныхъ условіяхъ. Подобнымъ образомъ русскіе поступили у Систова.

Необходимо, однако, повѣрить: будетъ ли у флота, нами предполагаемаго, достаточно паровыхъ катеровъ и малыхъ канонерокъ для буксированія сразу 30 шаландъ, которыя, не имѣя веселъ, не могутъ двигаться иначе, какъ на буксирѣ? Мы имѣемъ 12 паровыхъ катеровъ и 8 малыхъ канонерокъ; изъ нихъ надо вычесть 2 канонерки и 4 катера, несущіе сторожевую службу выше и ниже переправы и затѣмъ двѣ канонерки, располагающіяся на якорѣ близъ непріятельскаго берега для поддержки дессанта картечнымъ огнемъ. Остается 12 судовъ для буксированія, что достаточно: катера возьмутъ по двѣ шаланды, а канонерки—по 3 или 4. Операція приставанія шаландъ къ непріятельскому берегу зависитъ отъ приглубости его и въ случаѣ отмѣлости послѣдняго можно будетъ додвинуть ихъ до берега посредствомъ шестовъ. По высадкѣ дессанта шаланды отводятся своею командою обратно къ канонеркамъ и паровымъ катерамъ, которые спѣшно идутъ за новыми войсками. Здѣсь умѣстно напомнить,

---

(*) Весьма возможно, что глубина подъ берегомъ не позволитъ пользоваться большими судовыми шлюпками, т. е. барказами; но если бы это и случилось, то дѣлаемый здѣсь расчетъ не измѣнится въ отношеніи невыгодномъ, потому что всегда можно расчитывать, что реквизиція мѣстныхъ шлюпокъ пополнитъ устраненіе барказовъ отъ обязанностей перевозки.

что во время переправы черезъ рѣку войска не должны стрѣлять, дабы не подвергать шаланду, а еще хуже катеръ, опаснымъ колебаніямъ, и что это запрещеніе не распространяется на моряковъ, сидящихъ въ носовой части и обязанныхъ очищать берегъ отъ непріятеля огнемъ изъ своихъ магазинокъ. Само собою разумѣется, что и послѣдніе не должны открывать огня иначе, какъ по приказанію офицеровъ, которые даютъ его по зрѣлому и спокойному обсужденію условій. Какъ бы ни былъ слабъ первовстрѣченный противникъ, переправа войскъ флотиліею должна энергично продолжаться до тѣхъ поръ, пока не будетъ окончательно готовъ мостъ; такъ какъ только этимъ можно задержать приближеніе къ берегу непріятельскихъ подкрѣпленій.

Наступаетъ время установки паромнаго или мостоваго сообщенія, которыя будутъ особенно полезны для переправы артиллеріи. Едва ли нужно упоминать, что весь необходимый матеріалъ долженъ быть изготовленъ заранѣе и скрытно и что наводка или устройство моста должно происходить при сильной помощи флотиліи.

Выполненію этой операціи непріятель можетъ противодѣйствовать не только посредствомъ находящихся на берегу войскъ, но и спуская по рѣкѣ брандеры, мины и нагруженныя камнями барки. Особенно опасны мины и притомъ не только мостовымъ пантонамъ, но и судамъ флотиліи. Сѣти (по меньшей мѣрѣ двѣ линіи), подвѣшанныя подъ боковымъ загражденіемъ съ грузами по нижней своей кромкѣ будутъ лучшею охраною; а кромѣ того, подъ бушпритомъ каждаго понтона можетъ висѣть реекъ съ отдѣльною сѣтью.

Что касается непріятельскихъ судовъ, то для охраненія моста отъ нихъ точно также хороши сѣти (противъ винтовыхъ) или протянутыя поперегъ спасти (перлиня). Въ 1864 году 29 іюня н. с. пруссаки намѣревались переправиться черезъ южную часть прохода Альзенъ при помощи множества лодокъ, рыбачьихъ судовъ и пр.; 20 полевыхъ орудій покровительствовали переправѣ. При началѣ операціи съ сѣверной стороны прохода показался броненосецъ *Rolf-Krake*, который открылъ по войскамъ убійственный огонь. Къ сожалѣнію,

подвергаясь выстрѣламъ береговыхъ батарей, онъ имѣлъ неосторожность разсѣять свой огонь, дѣйствуя, и по прусской артиллеріи, и по войскамъ уже переправившимся, и по переправѣ, а ему слѣдовало сосредоточить его на послѣдней. Несмотря на то счастливый исходъ операціи становился сомнительнымъ, когда винтъ *Rolf-Krake* запутался въ рыбачьихъ сѣтяхъ, установленныхъ въ проходѣ по приказанію принца Фридриха-Карла и приближеніе монитора было задержано. Лучше, чѣмъ рыбачьи сѣти, могутъ служить съ тою же цѣлью перлиня съ буйками, протянутые въ нѣсколько рядовъ и накрестъ поперегъ рѣки и удерживаемые на мѣстахъ верпами (*). Для колесныхъ пароходовъ хорошо ставить, сверхъ перлиней, еще взаимно связанныя бревна; а, если есть время, то и настоящіе боны и другія перемычки.

Въ заключеніе замѣтимъ, что въ періодѣ постройки моста, охрана работъ составляетъ главную обязанность флотиліи, отъ которой она не должна отвлекаться и для боя съ непріятельскими судами.

в) *Переходъ арміи.* Говорятъ, что 5 іюля 1809 года, когда первые лучи восходящаго солнца освѣтили долину Мармфельдъ императоръ Францискъ II съ безпокойствомъ увидѣлъ глубокія колонны французской арміи, проходившія по мостамъ съ острова *Loban* и вступающія уже въ долину: «Если я позволяю пройти нѣкоторымъ, сказалъ эрцгерцогъ Карлъ, торопя въ то же время свои баталіоны, то для того только, чтобы отбросить ихъ въ Дунай»—«такъ-то-такъ отвѣтилъ императоръ, но смотри, чтобы ихъ не перешло слишкомъ много». Императоръ оказался правъ: 150,000 человѣкъ успѣли перейти.

Не будемъ въ изслѣдуемомъ случаѣ предполагать такого полнаго успѣха, допустимъ, что головныя непріятельскія колонны успѣли подойти прежде, чѣмъ вся армія перешла черезъ рѣку. Въ чемъ заключается обязанность флотиліи въ эти критическія минуты? Всѣ легкія шлюпки, всѣ шаланды, всѣ

(*) Случай пользованія такимъ загражденіемъ голландцами описанъ въ Revue Mar. 1877 г., апрѣль, (т. LIII), стр. 264.

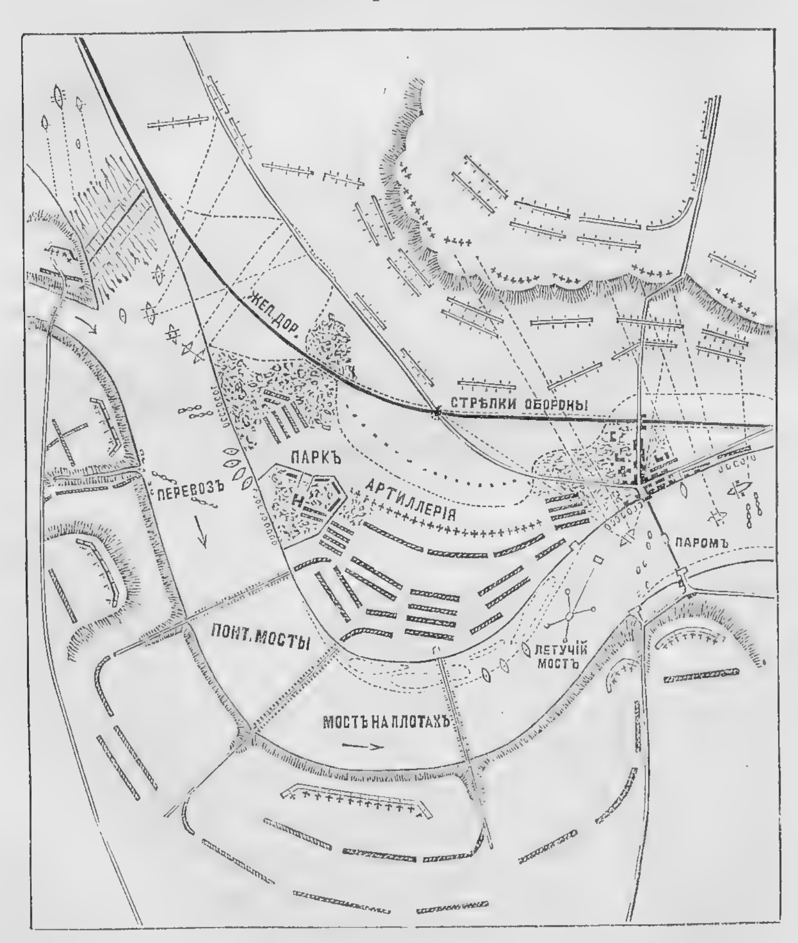
лодки продолжаютъ, при помощи паровыхъ катеровъ, перевозитъ войска; авизо же и канонерки занимаютъ выше и ниже моста позиціи, съ которыхъ имъ было бы удобно останавливать атаки противника, и преимущественно дѣйствовать по батареямъ, которыхъ огонь направленъ на мосты. Если непріятельскій берегъ лѣсистъ и позиціи противника не видны съ палубъ, то офицеры направляютъ огонь своихъ орудій, находясь на марсахъ или салингахъ. Если же берегъ открытъ, то и паровые катера, свободные отъ перевозки, будутъ съ успѣхомъ дѣйствовать на разстояніе до $1^1/_2$ верстъ изъ своихъ пушекъ-револьверовъ. Если дорога, которой слѣдуетъ непріятель къ пункту переправы, хотя мѣстами приближается къ берегу, то канонерки должны дѣйствовать по немъ и заставить хотя артиллерію и обозъ перейти на другой, болѣе кружный путь. Въ то же время съ флотиліи бдительно наблюдаютъ за плавучими разрушительными снарядами и за брандерами, которые непріятель будетъ пускать, стараясь направить ихъ противъ мостовъ. Наконецъ, надо предвидѣть возможность боя съ непріятельскими судами, которыя сдѣлаютъ все чтобы прорвать загражденія, какъ это бывало во время американскаго междоусобія и парагвайской войны; мы увидимъ также впослѣдствіи, что только невѣроятная бездѣятельность командира турецкаго монитора, помѣшала послѣднему разрушить мостъ у Систова, не смотря на присутствіе русской флотиліи. Къ этой новой опасности флотилія должна отнестись съ осмотрительностію и не забывать обязанности употреблять свою артиллерію для дѣйствія по непріятельскимъ войскамъ и батареямъ; она должна по этому отказаться отъ боя съ судами непріятеля и предоставить его миноноскамъ и паровымъ катерамъ, для которыхъ между загражденіями долженъ быть узкій проходъ. Само собою разумѣется, что батареи, устроенныя на удобныхъ возвышенностяхъ нашего берега, должны, по возможности, помогать флотиліи.

Все вышеизложенное написано въ томъ предположеніи, что непріятельскія суда находятся выше (относительно теченія) переправы. Въ обратномъ случаѣ ихъ положеніе менѣе выгодно: съ одной стороны они съ меньшею силою будутъ ударять въ

загражденія и медленнѣе двигаться, а съ другой,—лишившись возможности употреблять плавучіе разрушительные снаряды (мины и брандеры), они сами подвергнутся ихъ дѣйствію.

Демонстраціи. Если стратегическія демонстраціи и тактическія диверсіи признаются полезными въ морскихъ высадкахъ, то при рѣчныхъ переправахъ они скорѣе могутъ склонить непріятеля къ ошибочнымъ предположеніямъ относительно

Черт. 26.



пункта переправы, скорѣе могутъ побудить его раздробить свои силы. Но рѣчныя фальшивыя атаки должны быть ведены съ большею скрытностію и искуствомъ, потому что въ на-

стоящемъ случаѣ армія не имѣетъ подвижности флота и флотилія не можетъ подобно экспедиціонному флоту уйти во время темноты съ мѣста стоянки незамѣтно для противника.

Исторія не даетъ большаго числа случаевъ, въ которыхъ переправа черезъ рѣки не сопровождалась бы демонстративными дѣйствіями. «Имѣйте въ виду, писалъ Наполеонъ I генералу Бертрану, что цѣль всѣхъ операцій флотиліи безпокоить непріятеля и пріучить его обращать вниманіе не на то мѣсто, гдѣ мы желаемъ произвести дессантъ». Въ 1877 году русскіе шумно атаковали Рущукъ и Никополь, тогда какъ въ большомъ секретѣ они готовились къ переправѣ у Зимницы противъ Систова.

Появленіе нѣсколькихъ судовъ флотиліи въ 20—30 верстахъ отъ истиннаго мѣста переправы, нѣсколькихъ шаландъ или лодокъ съ войсками, постройка батарей въ нѣкоторыхъ береговыхъ пунктахъ, шумная рекогносцировка флотиліи и т. п. дѣйствія не могутъ не привлечь вниманія непріятеля и не побудить его къ сбору войскъ въ якобы угрожаемыхъ пунктахъ; но почти невозможно угадать намѣренія противника, отдѣленнаго широкою рѣкою, которая охраняется многочисленною и дѣятельною флотиліею. Посылка въ глухую ночь лазутчиковъ составляетъ единственное средство, но какъ сдѣлать это, когда днемъ и ночью рѣка бдительно охраняется судами и освѣщается ихъ электрическими фонарями.

Обратимъ вниманіе и на тактическія диверсіи или второстепенныя атаки, непріятельскаго берега. Разнообразныхъ примѣровъ подобныхъ дѣйствій много. Иногда атакующій собираетъ перевозочныя средства и разный матеріалъ переправы противъ мѣстности, занятой непріятелемъ и хорошо имъ охраняемой, производитъ частныя нападенія и всякими другими способами держитъ его въ напряженіи и тѣмъ утомляетъ его вниманіе. Затѣмъ въ одну изъ ночей стремительно и нѣсколько въ сторонѣ переправляетъ на другой берегъ сильный отрядъ, который съ разсвѣтомъ ударитъ во флангъ непріятеля. Такъ поступилъ, 3000 лѣтъ тому назадъ, Александръ на берегахъ

*

Гистаспа (*). Иногда атакующій, послѣ нѣсколькихъ попытокъ въ первоизбранномъ пунктѣ, направляетъ свои главныя силы немного далѣе—въ мѣстность, оставленную непріятелемъ и переправляется черезъ рѣку безъ кровопролитія; вниманіе же непріятеля въ это время привлекаетъ на себя отрядъ, оставленный въ первоизбранномъ пунктѣ. Оборона, внезапно узнавъ объ опасности съ неожиданной стороны, спѣшно измѣнитъ свой фронтъ и направится противъ атакующаго; а въ это время отрядъ, маскировавшій операцію, тоже переправляется и ударяетъ противнику въ тылъ. Несомнѣнно, что для скрытія фланговой атаки съ значительными силами требуется мѣстность пересѣченная и лѣсистая; въ родѣ, напримѣръ, орошаемой рѣками *Rappahannock* и *Rapidan* (черт. 27), гдѣ въ

Черт. 27.



апрѣлѣ 1864 года энергичный и искусный генералъ *Ли*, послѣ кровопролитнаго боя у *Chancellorsville* отбросилъ федералистовъ и заставилъ ихъ вернуться за *Раппаханокъ*.

д) *Обезпеченіе обратной переправы по мостамъ артиллеріи тѣснимой непріятелемъ*. Помощь судовъ и шлюпокъ тутъ еще необходимѣе. Предположимъ сначала, что намъ ненужно

(*) См. *Revue des Deux Mondes*, статью адмирала *Jurien de la Gravière, les Dernières Compagnes d'Alexa dre.*

заботиться о непріятельской флотиліи, тогда всѣ усилія нашихъ судовъ направляются противъ колоннъ противника, стремящихся проникнуть къ мостамъ и разрушить ихъ или противъ батарей, дѣйствующихъ по берегамъ рѣки. Позиціи, которыя занимала флотилія при переправѣ, будутъ опять сю заняты для облегченія арьергарда. Мѣткость ея артиллеріи много выиграетъ, если позаботятся воспользоваться временемъ между обѣими переправами для опредѣленія разстояній до главнѣйшихъ замѣтныхъ предметовъ и ознакомятъ комендоровъ (наводчиковъ) съ особыми условіями данной стрѣльбы. Трудно ожидать, чтобы при такихъ условіяхъ имѣли успѣхъ фланговыя атаки и вообще, чтобы удалось отрѣзать отъ мостовъ.

Въ то время, какъ авизо и канонерки отражаютъ наступающихъ и разрушаютъ ихъ батареи, паровые катера и всѣ гребныя шлюпки усиленно перевозятъ все, что можетъ запружать мосты въ рѣшительный моментъ, а шаланды (буксируемыя паровыми катерами), паромы и плоты—патронные ящики, легкія повозки и пр., оставляя мосты для резервной артиллеріи, тяжелыхъ повозокъ и лазаретныхъ линеекъ. Первыя перевезенныя орудія ставятся на своемъ берегу для лучшаго обезпеченія отступленія. Пѣхота переправляется частію по мостамъ, частію при помощи всевозможныхъ плавучихъ средствъ, также и кавалерія, а артиллерія по мостамъ. Едва ли нужно напоминать здѣсь объ особенной важности принятія самыхъ суровыхъ мѣръ къ поддержанію на мостахъ порядка. Стоитъ вспомнить ужасную переправу черезъ рѣку *Березину*. Для возможнаго облегченія мостовой переправы, слѣдуетъ брать въ шлюпки какъ можно болѣе людей, избѣгая только ихъ опасной перегрузки, средство къ предупрежденію которой уже указано въ главѣ III.

Перевозочныя судовыя средства получаютъ чрезвычайную цѣну въ то время, когда главныя силы уже переправились и, сражаясь съ насѣдающимъ непріятелемъ, подойдетъ къ мостамъ арріергардъ. Весьма возможно, что нѣкоторыя части будутъ при этомъ прижаты къ берегу по сторонамъ мостовъ, а можетъ быть и окружены; флотилія должна имѣть въ виду

это обстоятельство, такъ какъ только своевременно посланныя шлюпки и особенно вооруженныя могутъ ихъ спасти.

Когда главнокомандующій признаетъ необходимымъ уничтожить мосты, то гребныя суда спѣшатъ принять послѣднихъ сражающихся, бѣжавшихъ плѣнниковъ и вообще всѣхъ оставшихся и флотилія разрушаетъ мосты или посредствомъ тараненія или минами или ядрами.

Все вышесказанное относится къ тому случаю, когда противникъ располагаетъ только сухопутными средствами боя; но когда у него имѣется и флотилія, то несомѣнно, что она будетъ форсировать загражденія и рѣшительно атакуетъ наши суда. Въ этомъ случаѣ въ рукахъ послѣдней спасеніе арміи; поэтому все ея вниманіе и всѣ ея средства сосредоточиваются на боѣ съ противникомъ; причемъ особенно полезны миноносцы. Значеніе флотиліи въ этомъ случаѣ такъ важно, что, въ случаѣ неуспѣха, ея начальникъ не можетъ задумываться даже предъ затопленіемъ своихъ судовъ, лишь бы не допустить до мостовъ флотиліи противника. Въ разсматриваемомъ случаѣ очень полезны будутъ береговыя батареи резервной артиллеріи, о которыхъ упомянуто выше.

е) *Постоянное обезпеченіе мостовъ.* Возможность нападенія непріятельской флотиліи на мосты будетъ совершенно устранена, если послѣ переправы арміи, время и средства позволятъ устроить солидныя загражденія. Я не желалъ бы рекомендовать затоплять для этого на рѣкахъ срубы или старыя суда, наполненныя камнями; этотъ способъ весьма дѣйствителенъ, но къ нему слѣдуетъ прибѣгать только въ вышеуказанной, крайности, потому что впослѣдствіи трудно освободиться отъ этой помѣхи свободному движенію судовъ. Въ большинствѣ случаевъ можно довольствоваться загражденіемъ рѣки посредствомъ паловъ, соединенныхъ цѣпями и бревнами, бонами и плотами съ цѣпнымъ же соединеніемъ и т. п. (*) или, наконецъ, подобно русскимъ (въ 1877 году) ставитъ сзади загражденія два ряда минъ и усилить ихъ парою миноносокъ.

(*) См. *Les Barrages dans la defense des côtes*, переводъ *M. de la Chauvinière* въ *Revue Maritime*.

При названныхъ устройствахъ флотилія можетъ безъ страху удаляться отъ мостовъ для поддержанія операцій арміи, если встрѣтиться въ этомъ необходимость.

ж) *Ночная переправа*. Темная ночь чрезвычайно благопріятствуетъ скрытію отъ непріятеля операціи переправы, но вмѣстѣ съ тѣмъ она весьма усложняетъ всякое дѣло. Въ этомъ случаѣ всѣ приготовленія должны быть закончены и приняты усиленныя предосторожности. Только послѣ мѣсячныхъ и тщательныхъ приготовленій Наполеонъ рѣшился переправляться черезъ Дунай во время бурной ночи съ 4 на 5 іюля. Въ этомъ случаѣ офицеры-рекогносцеры должны тщательнѣйше изучить рѣку и мѣсто высадки, не пренебрегая никакою частностію; путь долженъ быть обозначенъ буйками и вѣхами видимыми и ночью (*). Паровые катера, снабженные электрическими фонарями, принесутъ при этомъ большую пользу и работамъ понтонеровъ и переправѣ на судахъ; но къ ихъ помощи можно прибѣгать только вдали отъ непріятеля, потому что даваемое ими освѣщеніе непремѣнно обратитъ на себѣ его вниманіе.

§ **5. Историческіе примѣры.** Въ подтвержденіи всего вышесказаннаго о переправахъ черезъ рѣки при содѣйствіи флотиліи, приведемъ краткое описаніе нѣкоторыхъ историческихъ случаевъ.

а) *Переправа черезъ Дунай 1809* (извлеченіе изъ сообщенія Наполеона I) «Еберсдорфъ, 1 іюня 1809 года. Сорокъ четвертый экипажъ Булонской флотиліи прибылъ подъ командою капитана 1 ранга *Baste*. Большое число лодокъ, крейсеруя у острововъ, прикрываютъ мосты и приносятъ большія услуги; батальонъ морскихъ рабочихъ сооружаетъ вооруженныя шлюпки, которыя дадутъ намъ возможность совершенно командовать рѣкою».

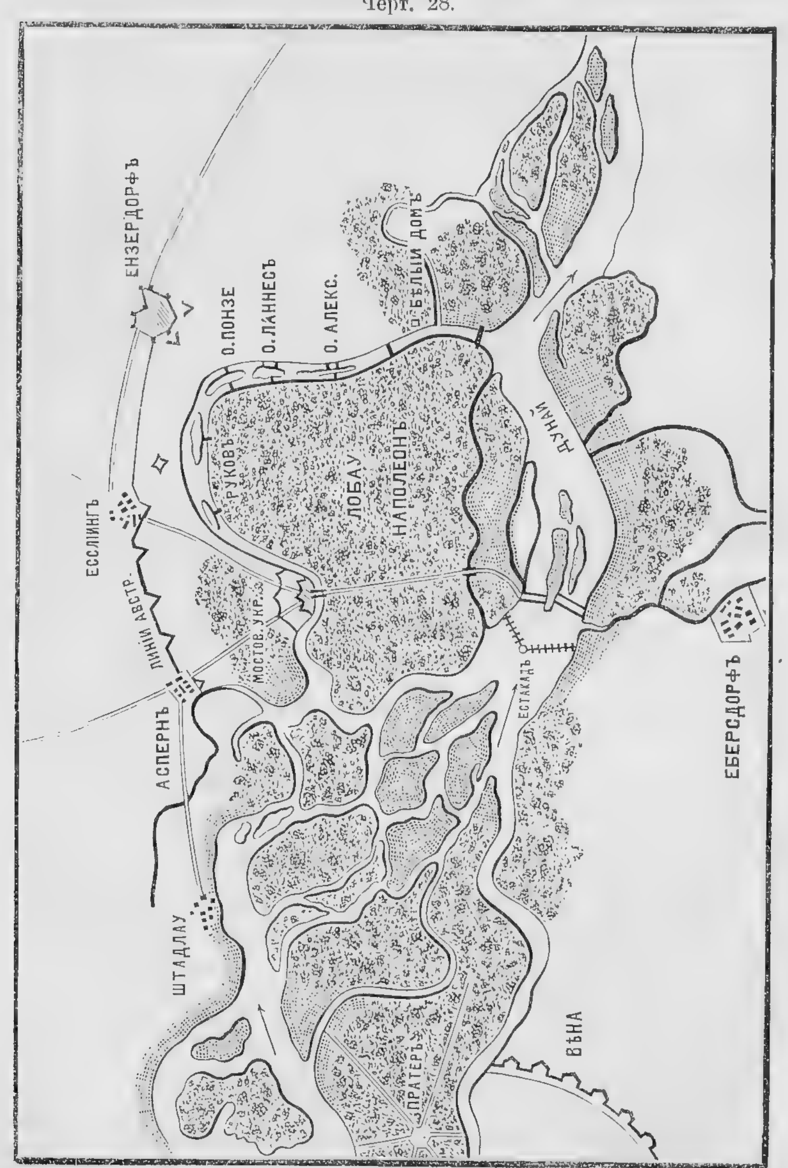
Приказъ 10 іюня 1809 года. (Чертежъ 28).

«1. Вооружить 10 лодокъ, поставивъ на каждую отъ 2 до 3 орудій и снабдить ихъ веслами (отъ 12 до 30)».

(*) *Les dernieres Campagnes d'Alexandre, par Jurien de la Gravière.*

«2) Построить небольшую плавучую батарею съ бортами, обшитыми желѣзомъ и вооруженную тремя 18 фунт. орудіями». Эта батарея должна имѣть средства становиться на шпрингъ.

Черт. 28.



«3) Снаряженіе этихъ судовъ поручается Начальнику инженеровъ, а снабженіе пушками начальнику артиллеріи».

«Начальнику морской части предоставляется дать этимъ судамъ названія и назначить командировъ и постоянный экипажъ. Суда эти всегда должны имѣть провизіи на шесть дней».

Извлеченіе изъ распоряженій по организаціи переправы:

§ 1.

«1) Четвертаго іюля, въ часъ, который будетъ назначенъ генераломъ *Oudinot* приказываетъ сѣсть на суда въ мѣстѣ, назначенномъ капитаномъ 1 ранга *Baste*, одному бригадному генералу и четыремъ или пяти батальонамъ стрѣлковъ для овладѣнія *Hansel-Grund*. Капитанъ *Baste* съ 8 вооруженными судами отправится впередъ и усиленною канонадою будетъ покровительствовать высадкѣ, анфилируя непріятельскія батареи, по которымъ въ то же время будутъ дѣйствовать и наши батареи.

«2) Генералъ *Bertrand* сдѣлаетъ распоряженіе, чтобы къ 6 часамъ вечера было готово 4 плота—парома въ томъ мѣстѣ, гдѣ назначено ставить мостъ, воротъ и необходимыя снасти. Въ часъ назначенный согласно 1 параграфу генералъ *Oudinot* сажаетъ на эти 4 парома 800 человѣкъ и направляетъ ихъ къ подножію непріятельской батареи. Когда затѣмъ леера будутъ основаны, эти четыре парома, ходя взадъ и впередъ, перевозятъ войска.

«3) Понтонный капитанъ обязанъ въ 2 часа времени поставить мосты».

«4) Капитанъ 1 ранга *Baste* овладѣваетъ островомъ *Rohr-Hausen*, посылаетъ суда фланкировать вправо, два орудія выгружаетъ на берегъ и устраиваетъ батарею для дѣйствія по *Lahnet* и вообще вправо. Для прикрытія батареи назначается 200 моряковъ вооруженныхъ ружьями».

§ 2.

Аналогичныя приказанія относительно переправы съ острова *Alexandre*.

§ 3.

Составы различныхъ отрядовъ.

§ 4.

Приказанія генералу *Reynier* относительно охраны о. *Lobau*.

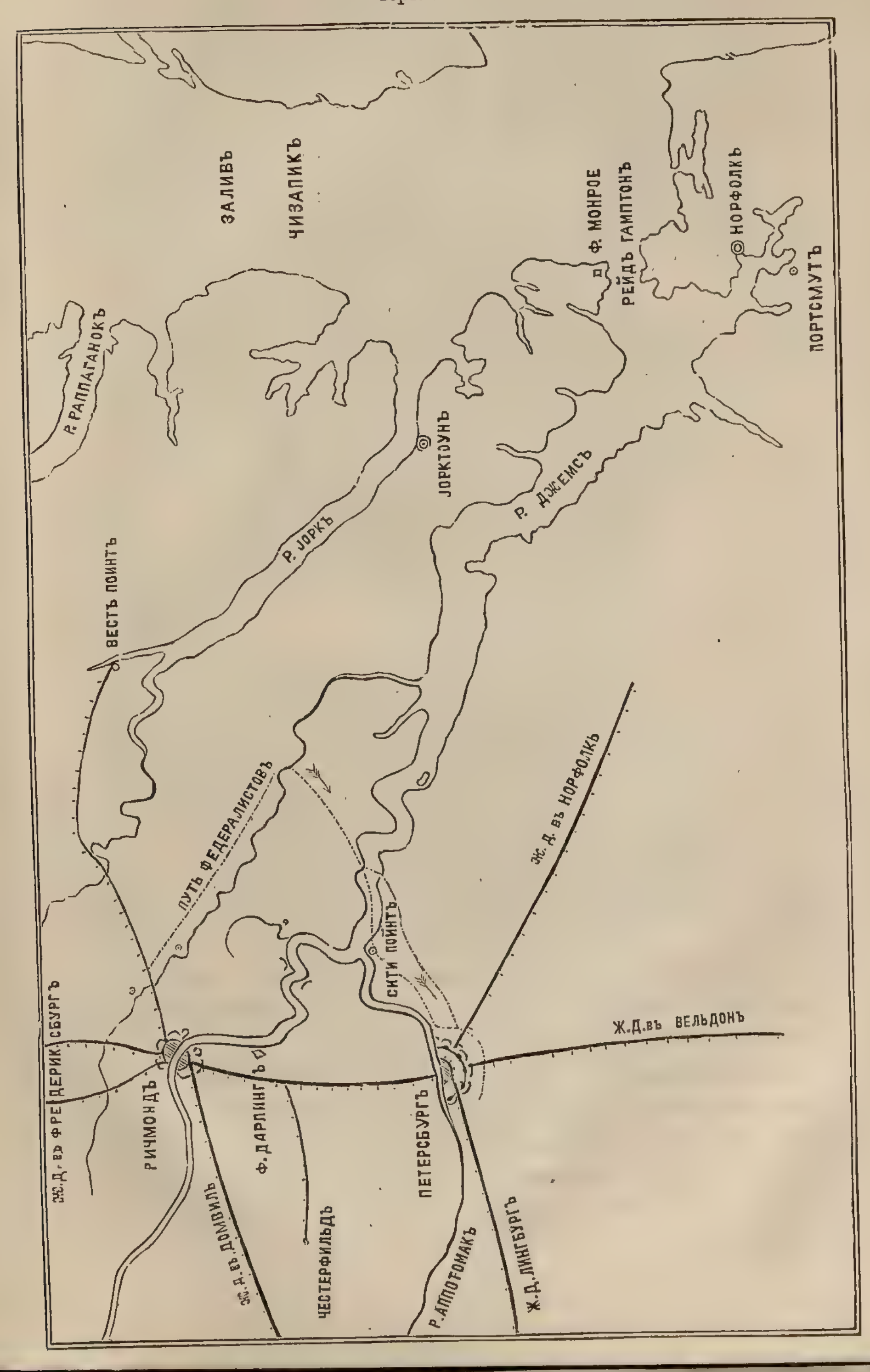
§ 5.

«Двѣ вооруженныхъ орудіями плавучихъ батареи будутъ находиться между *Stadlan* и лѣвымъ берегомъ, какъ для того, чтобы безпокоить непріятеля, такъ и для наблюденія за нимъ на случай намѣренія его предпринять что либо противъ мостовъ или другаго пункта праваго берега и для задержанія брандеровъ. Двѣ другія плавучія батареи будутъ находиться между *Asper* и пунктомъ переправы, чтобы безпокоить то, что непріятель будетъ имѣть на островахъ и наблюдать за его движеніями. Остальныя вооруженныя суда должны быть вправо отъ переправы, чтобы лучше охранять правую сторону и содѣйствовать дессанту».

б) *Переходъ въ Севастополѣ съ южной стороны на сѣверную.* Въ предвидѣніи успѣха союзниковъ русскіе построили въ 1855 году, въ теченіи 39 дней, черезъ Севастопольскій рейдъ мостъ, воспользовавшись для этого рангоутными деревьями. Сооруженіе было на столь прочно, что ни вѣтеръ, ни волненіе ему не вредили. При сдачѣ Севастополя войска перешли по этому мосту на сѣверную сторону, отчасти же были перевезены на пароходахъ. Напомню, что входъ на рейдъ со стороны моря былъ загражденъ затопленными судами.

в) *Переправа черезъ рѣку Джемсъ-Риверъ* (1864—1865 гг.). Въ то время, какъ генералъ Грантъ старался овладѣть Ричмондомъ, атакуя его съ восточной стороны (черт. 29), генералу Бутлеру было поручено сдѣлать диверсію съ южной стороны. Федеральная флотилія доставила его изъ Ньюпорта въ Сити-Пойнтъ (City-Point), находящійся при впаденіи рѣки *Appomatox* въ *James-River* (5 и 6 мая 1864 г.). Во время этой операціи большая федеральная канонерка *Cammodare-Jones* была потоп-

Черт. 29.

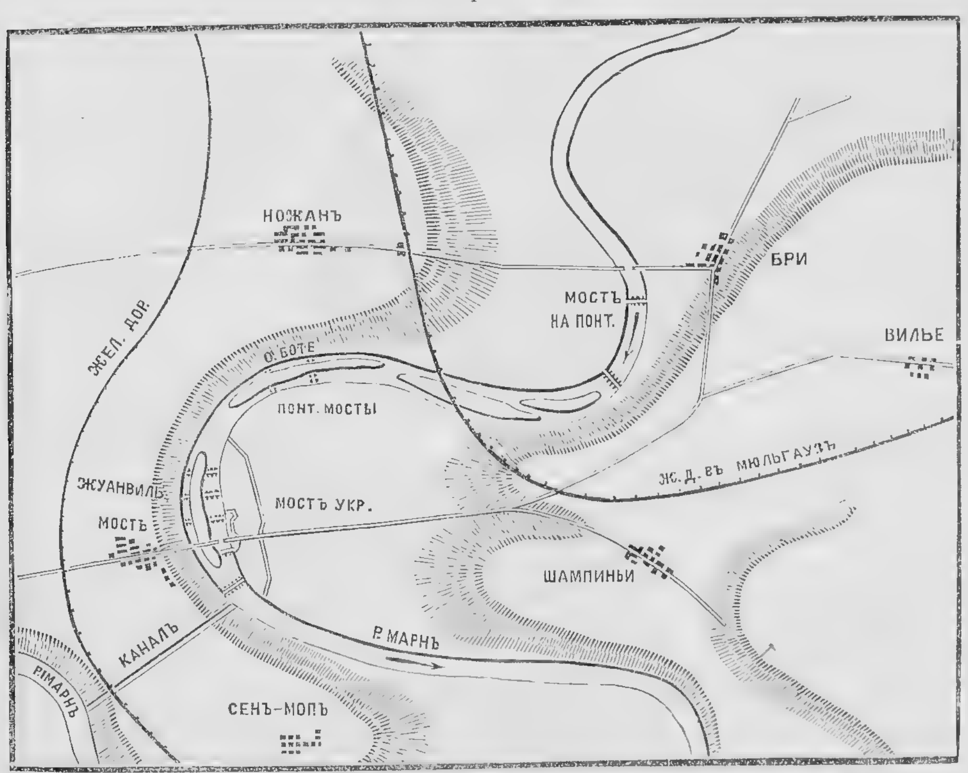

ЗАЛИВЪ
ЧИЗАПИКЪ
Р. РАППАГАНОКЪ
Ф. МОНРОЕ
РЕЙДЪ ГАМПТОНЪ
НОРФОЛКЪ
ПОРТСМУТЪ
ЈОРКТОУНЪ
Р. ЈОРКЪ
Р. ДЖЕМСЪ
ВЕСТЪ ПОИНТЪ
ПУТЬ ФЕДЕРАЛИСТОВЪ
Ж. Д. въ НОРФОЛКЪ
СИТИ ПОИНТЪ
Ж.Д.въ ВЕЛЬДОНЪ
Ж.Д. въ ФРЕДЕРИКСБУРГЪ
РИЧМОНДЪ
Ф. ДАРЛИНГЪ
ПЕТЕРСБУРГЪ
ЧЕСТЕРФИЛЬДЪ
Ж. Д. въ ДОМВИЛЬ
Р. АППОТОМАКЪ
Ж.Д. ЛИНГБУРГЪ

лепа минами южанъ. Не смотря на это несчастіе контръ-адмиралъ Ли попробовалъ подняться вверхъ по рѣкѣ Джемсъ и угрожать Ричмонду своею эскадрою, составленною изъ трехъ мониторовъ и нѣсколькихъ деревянныхъ канонерокъ. Батареи конфедералистовъ, возведенныя на выгодныхъ береговыхъ пунктахъ, сражались съ флотиліею съ перемѣннымъ счастіемъ. Но этого было недостаточно: слѣдовало, во что бы ни стало помѣшать федералистамъ зайти по рѣкѣ въ тылъ арміи, дравшейся у *Chickahominy* противъ Гранта. Съ этою цѣлью поперегъ рѣки были поставлены солидныя загражденія и подъ ихъ прикрытіемъ организована флотилія конфедератовъ изъ трехъ броненосныхъ тарановъ и нѣсколькихъ паровыхъ судовъ. Въ свою очередь контръ-адмиралъ Ли, вынужденный отступить, вернулся въ *City-Point* и, узнавъ, что федеральныя войска (встрѣтивъ энергичную оборону у *Chickahominy*) измѣнили планъ дѣйствій и рѣшились осаждать *Pétersbourg*, совершенно заперъ рѣку затопленіемъ нѣсколькихъ судовъ и тѣмъ обезпечилъ своимъ войскамъ переправу. При помощи флотиліи былъ наведенъ черезъ рѣку мостъ болѣе 600 саженъ длины, по которому переправилась вся армія федералистовъ, имѣвшая 6000 повозокъ и 3000 головъ скота.

г) *Осада Парижа* (1870—1871). Въ концѣ ноября 1870 года губернаторъ Парижа, получивъ депешу о наступательномъ движеніи генерала *Aurelles*, рѣшился прорвать цѣпь осады съ восточной стороны столицы. Вторая армія, заняла укрѣпленныя высоты *Champigny* и *Brie Sur Marne* (чертежъ 30), но слѣдовало еще внезапно перейти рѣку Марнъ. Всѣ необходимыя средства были подъ рукою: флотилія сильна и многочисленна, построено 54 понтона и пр. Въ ночь съ 28 на 29 ноября весь матеріалъ былъ отправленъ, благополучно прошелъ на буксирѣ у парохода *Persévérante* Марнскій каналъ и въ часъ пополуночи вступилъ въ рѣку, но у разрушеннаго Жуанвильскаго моста буксирующій не могъ одолѣть чрезвычайно быстраго теченія, былъ имъ отброшенъ и два большихъ грузовыхъ судна разбилось объ арки моста. Между тѣмъ наступило утро; предпріятіе было усмотрѣно противникомъ, который немедленно началъ сосредоточивать свои силы по

линіи *Brie-Villiers-Champigny*. Необычность быстроты теченія, разстроившей предпріятіе происходила вслѣдствіе того, что подъ всѣми арками, кромѣ одной, свободное теченіе воды было затруднено обломками. Указанная неудача свидѣтельствуетъ о важности для успѣха подобныхъ предпріятій основательнаго и заблаговременнаго изслѣдованія рѣки.

Черт. 30.



Въ тотъ же день люди, тащившіе мостовыя части правымъ берегомъ бичевою, одолѣли препятствіе и свободно поднялись выше Жуанвилля. 30 ноября канонерка и небольшая лодка прибуксировала въ Бри мостовую команду, несмотря на огонь непріятеля, навели мосты и въ теченіи двухъ дней защищали ихъ противъ всѣхъ покушеній, а 2 декабря они обезпечили сокращеніе войскъ на правый берегъ и разобрали мосты въ виду противника.

д) *Переправа черезъ Дунай.* Война (1877—1878 г.) Операціи на Дунаѣ дѣлаютъ честь русскимъ; посредствомъ минъ,

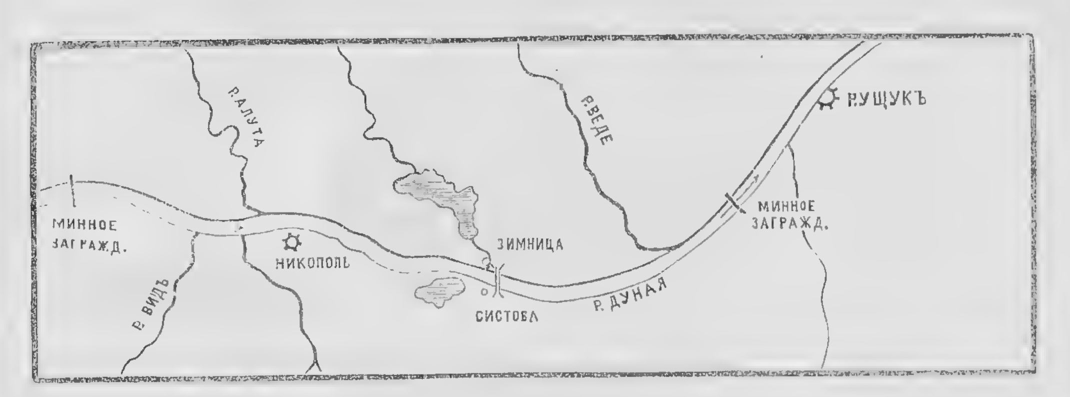
Черт 31.



миноносокъ и береговыхъ батарей они парализовали сильную флотилію противника; это была борьба отважной образованности съ силою тяжелою и энергичною.

Главная переправа у Зимницы 27 іюня замѣчательна по скрытности и точности выполненія предпріятія; второстепенный переходъ у Браилова (22 іюня) совершенно достигъ своей цѣли—отвлечь вниманіе противника въ сторону; демонстраціи, бывшія немного позже, у Рущука и Никополя запутали соображенія непріятельскаго генеральнаго штаба. Къ тому же былъ пущенъ слухъ, что мѣстомъ переправы избирается Никополь и здѣсь обнаружились нѣкоторыя какъ бы приготовленія. (Черт. 31 и 32).

Черт. 32.



Турецкая флотилія, которая одна могла помѣшать переправѣ была заперта минными загражденіями, поставленными еще 24 іюня: сверху у Корабіи и снизу у Парапу. Замѣтимъ, что Никополь, въ которомъ находились два монитора, былъ между этими двумя пунктами, что содѣйствовало обману турокъ. Мостовый матеріалъ былъ собранъ на рѣкѣ Алута, впадающей въ Дунай немного выше Никополя. Сборъ здѣсь понтоновъ, лодокъ и паровыхъ шлюпокъ флотиліи тоже склонялъ турокъ къ мысли, что переправа предполагается у Никополя.

Между тѣмъ большое количество шаландъ или барокъ было секретно собрано у Зимницы, подвезено къ рѣкѣ и въ ночь на 26 спущено къ рѣкѣ. Эти барки и войска, подлежащія перевозкѣ были раздѣлены на 6 эшелоновъ, составленные каждый изъ 12 ротъ, 60 козаковъ и 8 полевыхъ орудій.



Эти эшелоны должны были отправляться послѣдовательно и приставать къ берегу немного ниже Систова и выходить на площадку, образуемую устьемъ ручья Токирдере. Систово охранялось нѣсколькими батареями и батальономъ пѣхоты; въ небольшомъ же городкѣ Варадинъ, находившемся не въ дальнемъ разстояніи, имѣлась цѣлая бригада. Первый эшелонъ отправился 27-го въ часъ ночи и былъ замѣченъ непріятелемъ только тогда, когда находился отъ турецкаго берега въ разстояніи около 100 саженъ. Турки открыли ружейный и пушечный огонь; три барки были потоплены близь берега, но большинство высадилось благополучно и ударило на непріятеля въ штыки. Бой за обладаніе берегомъ былъ коротокъ и жестокъ, но не смотря на усиліе турокъ и поддержку Варадинской бригады уже въ 2 часа ночи одна дивизія съ ея артиллеріей была переправлена, а къ 7 часамъ утра успѣхъ русскихъ былъ обезпеченъ. Послѣ этого оставалось построить мостъ, т. е. перевести къ Зимницѣ, подъ огнемъ Никополя, матеріалъ, собранный на р. Алута. Первое отдѣленіе благополучно прибыло къ Зимницѣ, въ ту же ночь съ 26 на 27 іюня, получивъ на пути нѣсколько малодѣйствительныхъ выстрѣловъ, а затѣмъ и два другіе съ тѣмъ же успѣхомъ. Трудно представить себѣ большее неискуство и нерадѣніе, чѣмъ то, которое выказали командиры турецкихъ мониторовъ. Не одинъ понтонъ, ни одинъ плотъ, строго говоря, не должны бы пройти: но они конвоировались миноносками, и боязнь этихъ судовъ, какъ нѣкогда боязнь греческаго огня парализовала дѣятельность турокъ. Немедленно начатой постройки моста турецкій мониторъ думалъ было помѣшать 29 іюня и съ этою цѣлью вышелъ изъ Никополя, но, не дойдя до цѣли, вернулся къ мѣсту своей стоянки. Мостъ, длиною около 450 саженъ, былъ затѣмъ безъ помѣхи выстроенъ соединенными усиліями моряковъ и саперовъ подъ прикрытіемъ двухъ небольшихъ канонерокъ; затѣмъ выше и ниже его были устроены минныя загражденія.